

Jahresbericht



2010

Inhaltsverzeichnis

Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand)	3
Bericht des Segelflugreferenten	4
Bericht des Motorflugreferenten zur Flugsaison 2010	7
Ausbildungsbericht 2010 – Segelflug – Motorsegler und UL	10
Ausbildungsstatistik im Fliegerclub	12
Rückblick 2010	14
Ausblick 2011	18
Flarm Software update auf Version 5.0	18
Hänger ASK 21	19
Trainingslager D-Kader vom 24.04.2011 – 01.05.2011	20
Schreiben LAN (Luftamt Nord) Flugbuchführung	20
Einbau ELT 406 in Motorsegler und UL	21
Einbau von Fahrwerkswarnungen in Duo und Ventus.....	21
Einbau Bugkupplung in Discus.....	21
Renovierungsarbeiten 2011	22
Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1960)	23
Luftrettungsstaffel Bayern e.V. Stützpunkt Eichstätt.....	24
Segelfluglehrer gesucht!	25
DM Motorkunstflug 2010 in Aschersleben	27
Bella Italia - (Aus-) Flug nach Venedig	29
Statistik.....	32
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2010 – Senioren	40
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2010 -Junioren.....	41
Flüge Piloten FCE DMST 2010 (2)	43
Flüge Piloten FCE DMST 2010 (3)	44
Termine 2011	45

Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand)

Liebe Vereinsmitglieder,
Liebe Freunde des Luftsports,

am 06. Januar 2010 feierte der Fliegerclub Eichstätt seinen 60. Geburtstag. Fünfzehn flugbegeisterte Eichstätter gründeten damals 1950 an diesem Dreikönigstag den „Segelflug - Modellbau - Club Eichstätt“, der ein Jahr später zum „Fliegerclub Eichstätt e.V.“ umbenannt wurde. 60 Jahre Fliegerclub, das war immer ein Auf und Ab. Es gab Höhen und Tiefen, aber die Begeisterung zur Fliegerei hat letztendlich dazu geführt, dass aus diesen 15 Gründungsmitgliedern heute ein Verein mit fast 200 Mitgliedern geworden ist.

Zu den Höhepunkten in der Geschichte eines Sportvereins gehören sicherlich auch Wettbewerbserfolge, denn jeder Verein feiert gerne mit seinen bayerischen und deutschen Meistern. In unserem Verein gab es im Bereich Segelflug, Motorsegler und Modellflug in der 60-jährigen Vereinsgeschichte schon viele dieser Erfolge zum feiern. Im vergangenen Jahr durften wir aber auch einem Vereinsmitglied zum Gewinn der Deutschen Meisterschaft im Motorkunstflug gratulieren. Florian Bergér, im Verein ganz einfach „Flo“ genannt, wurde Deutscher Meister in der Intermediate-Klasse. Und die Basis für diesen Erfolg wurde sicherlich bei seiner Segelflugausbildung durch die Eichstätter Fluglehrer gelegt.

Ein runder Vereinsgeburtstag gibt auch Anlass, Vereinsstatistiken zu betrachten und Rückschau zu halten, aber er ist auch ein guter Zeitpunkt um vielleicht Entwicklungen für die Zukunft ablesen zu können. Ein Blick in die Statistik der Starts und Flugstunden der Vereinsflugzeuge in diesem Jahresbericht zeigt, dass mit wenigen Ausnahmen im Jahre 2010 weniger Starts gemacht und weniger Stunden geflogen wurden als 2009. Das ist sicherlich nicht gut und wir sollten alle versuchen, diesen Trend 2011 wieder umzukehren, denn nur ausgelastete Flugzeuge lassen sich auch kostengünstig betreiben. Vergleicht man die Statistiken der vergangenen 30 Jahre, gab es, wie bei Aktienkursen, immer wieder ein Auf und Ab. Tiefpunkte waren z.B. 1986 und zwölf Jahre später 1998. Und nun sind wieder zwölf Jahre vergangen. Wenn also 2010 unser Tiefpunkt war, dann bin ich für 2011 sehr zuversichtlich. Aber nicht um der Statistik Willen soll 2011 mehr geflogen werden. Nein, mehr Fliegen sorgt für mehr Sicherheit, und ein sicheres Fluggefühl erhöht den Flugspaß, und Spaß beim Fliegen wollen wir doch alle haben!

Am Ende der Flugsaison möchte ich mich bei allen bedanken, die aktiv am Vereinsgeschehen mitgewirkt haben in der Luft und am Boden. Glückliche und zufriedene können wir sein, dass die Flugsaison 2010 unfallfrei verlaufen ist. Es sind nicht nur die Piloten, die auf Sicherheit achten, sondern auch die Vereinsmitglieder bei den Werkstattarbeiten und beim Ablauf des gesamten Flugbetriebs.

Für die Flugsaison 2011 wünsche ich allen Vereinsmitgliedern viele schöne Flugerlebnisse und vor allem eine unfallfreie Saison!



1. Vorsitzender

Bericht des Segelflugreferenten

Liebe Segelflieger, liebe Anwesende,

Wie gehabt, möchte ich meine Ausführungen aus der Sicht des Segelflugreferenten mit dem Rückblick auf die vergangene Flugsaison beginnen.

Im Rahmen der Winterarbeit wurde neben den notwendigen Wartungs- und Reparaturarbeiten die sehr zeitintensive 3000 Stundenkontrolle der LS 4 D-3479 durchgeführt. Des Weiteren musste aufgrund des eingeschränkten Empfangs an fast allen Segelflugzeugen die Antenne des Flarms versetzt werden.

Nach Abschluss der Restarbeiten wurden die Segelflugzeuge Mitte März aufgebaut, und es konnte ab dem 20. März mit dem Flugbetrieb begonnen werden.

Traditionell machten sich bereits vor dem Start der Flugsaison auf der Waschette Anfang März die Frankreichfahrer mit unserem Duo und Ventus, sowie 2 Privatflugzeugen auf in Richtung La Motte.

Im Rahmen dieses Fluglagers wird das Fahrwerk und die Steuerung unseres Ventus nach einer harten Landung so stark beschädigt, dass das Flugzeug unverzüglich von Ottmar nach Eichstätt zurückgebracht werden musste. Nach einer intensiven Begutachtung des Schadens wurde das Flugzeug zur Reparatur zum Hersteller Schempp Hirth gebracht und erst Ende April, nach Erledigung der Restarbeiten, wieder in „Dienst“ gestellt.

Nahezu zeitgleich mit den „La-Motte-Fahrern“ nahm Anton Lugtenburg mit einer Vereins-LS 4 am Trainingslager der Bundeswehr in Vinon teil.

Ausnahmsweise spielte in den Osterferien das Wetter mit, so dass fast täglich geflogen werden konnte. Daran anschließend fand das Trainingslager des bayerischen D-Kaders auf unserem Flugplatz statt. Gutes Flugwetter ließ an fast jedem Tag Trainings- und Teamflüge zu. Zu meinem Bedauern wurde die Möglichkeit von unseren Segelfliegern, sich aktiv mit unseren Flugzeugen am Flugbetrieb zu beteiligen, nicht oder nur in geringem Umfang genutzt. Danke an die Unterstützung der Helfer, die als Flugleiter, Startschreiber, Schlepppiloten oder Bodenpersonal die Nachwuchspiloten tatkräftig unterstützten. Ohne deren Hilfe hätte dieses Trainingslager diesen Erfolg und die Anerkennung durch den Landestrainer und die Piloten nicht gehabt.

Als nächsten wichtigen Punkt möchte die Teilnahme des Fliegerclubs am Altstadtfest erwähnen. Unser aufgebauter Vereins-Discus wurde an beiden Veranstaltungstagen von zahlreichen Passanten umringt, und die vielen gestellten Fragen wurden von den Vereinsmitgliedern ausführlich beantwortet, so dass diese Veranstaltung - trotz des nicht geringen Aufwandes bei der Organisation und Durchführung - zum positiven Image des Vereins beigetragen hat.

In den ersten beiden Augustwochen stand unser traditionelles Fluglager auf dem Programm. Bei durchwachsenem Wetter wurden zahlreiche Lust- und Schulflüge durchgeführt, größere Strecken konnten wetterbedingt weder ausgeschrieben noch geflogen werden.

Im September standen einige wichtige Termine und Entscheidungen an. Zum einen wurden Segelfluganhänger verschiedener Hersteller für unsere ASK 21 in Schweinfurt und Erbach begutachtet und beurteilt. Nach einigen Verhandlungsrunden und internen Abwägungen wurde entschieden, einen Anhänger der Firma Swan als Ausbausatz zu bestellen. Ausbausatz bedeutet: Der Hänger ist fahrbereit und zugelassen. Die notwendigen Ausbauten (z.B. Flächenwagen, Rumpfwagen, Halterungen etc.) werden mitgeliefert, müssen

aber an das Flugzeug angepasst, partiell mit Schutzmaterialien versehen und montiert werden.

Nicht vergessen darf man an dieser Stelle die zügige und reibungslose technische Abnahme unserer Segelflugzeuge und Startwinde durch unseren Prüfer Gerhard Pachowsky sen.

Ende November wurden unsere Segelflugzeuge abgebaut und die Hallen 1 und 2, sowie die Werkstatt, für die Winterarbeit hergerichtet.

Last but not least fand im Rahmen der Weihnachtsfeier die Verleihung des Karl Kölle Pokals und der Urkunden statt. Gewinner bei den Senioren war Ottmar Schmidt, gefolgt von Heinz Ludwig und Viktor Meyerle. Bei den Junioren gewann erstmalig Roland Berlinghof den Pokal, gefolgt von Anton Lugtenburg.

Ausbildung:

Zur Ausbildung möchte ich nur ein paar kurze Anmerkungen machen, Details werdet Ihr im Anschluss im Rahmen des Ausbildungsberichtes von Viktor erfahren. Mit Christoph Böttigheimer konnten wir einen neuen Segelfluglehrer begrüßen. Christoph opferte einen nicht unerheblichen Teil seiner freien Zeit um diese zeit- und lernintensive Ausbildung zu durchlaufen.

Danke an alle Segelfluglehrer, ohne die die Schulung nicht oder nur eingeschränkt möglich gewesen wäre. Herausheben möchte ich unseren Ausbildungsleiter Viktor, der in gewohnter Weise den ganzen ungeliebten organisatorischen Aufwand unserer Ausbildung so ganz nebenbei und für Nichtinsider fast nicht erkennbar arrangiert und professionell managed. Herausheben möchte ich an dieser Stelle exemplarisch den Theorielehrgang im Dezember, an welchem - neben den Eichstätter Flugschülern - auch zahlreiche Teilnehmer aus Nachbarvereinen das für die Prüfung notwendige theoretische Wissen „eingimpft“ bekamen.

Streckensegelflug:

Um den Einstieg in den Streckenflug zu erleichtern haben wir interessierten Segelfluggipiloten in den Wintermonaten die Möglichkeit gegeben, an einigen Abenden Ihre theoretischen Kenntnisse aufzubessern, wobei der erste Themenschwerpunkt die Bedienung unserer Segelflugrechner LX 5000 und LX 7000, sowie die Online Meldung an den OLC beinhaltete. Weiterer wichtiger Lehrgangsschwerpunkt war auch das Thema Außenlandung. Daran anschließend gab es noch einige Referate zu den Themen Flugtaktik und Wertung der Flüge zur DMST/OLC. Nicht vergessen möchte ich an dieser Stelle die Überarbeitung und Aktualisierung unseres Streckenflugkataloges durch Ottmar Schmidt.

Motiviert durch die gewonnenen Erkenntnisse konnte die Segelflieger des Fliegerclubs die ersten Überlanderfahrten sammeln und die Flüge werten, so dass bis zum Jahresende 167 Flüge online gemeldet wurde und die geflogenen Streckenkilometer mehr als 37.000 km betragen. Nicht unerwähnt lassen möchte ich auch die Tatsache, dass das Verhältnis der erzielten Punkte im Bereich DMST im Vergleich zur geflogenen Strecke rapide stieg. Ursache hierfür ist in erste Linie der Erhalt von Bonuspunkten durch Auswahl der Strecken (z.B. Dreiecksflüge) und Eingabe von Wendepunkten und Strecken vor dem Start in den Rechner.

Die größte Strecke legte Anton Lugtenburg am 05. September mit 612 Kilometern in Südfrankreich zurück, der punkthöchste Flug mit 858 fand am 07.07. durch Ottmar Schmidt mit unserem Vereins-Ventus statt. Die meisten Flüge (48) wurden von Anton gemeldet, gefolgt von Heinz Ludwig mit 32.

Details, Statistiken und Platzierungen können im Jahresbericht nachgelesen werden.

Ein weiteres, wichtige Standbein für den Streckenflug sind Wettbewerbe. Im vergangenen Jahr nahm Anton Lugtenburg als einziges aktives Mitglied des Fliegerclubs an Wettbewerben teil. Als Soldat der Fördergruppe bestand für Anton die Möglichkeit an mehr als einem Dutzend Wettbewerben und Trainingsmaßnahmen teilzunehmen. Details und die dazu verfassten Berichte können und sollten auf der Homepage von Anton nachgelesen werden. Höhepunkt war sicherlich der dreimonatige Aufenthalt in Chile mit teilweise fantastischen Flügen in unberührten Berglandschaften sowie die Teilnahme an verschiedenen Wettbewerben auf der Südhalbkugel. An dieser Stelle sollte auch erwähnt werden, dass Anton als Junior die direkte Qualifikation zur deutschen Meisterschaft der Senioren in der Clubklasse in aussichtsreicher Position aufgrund eines technischen Defekts seiner „Libelle“ knapp verpasste, wobei dennoch die Chance besteht, dass Anton sich als Nachrücker die Teilnahme sichern kann.

Zum Abschluss meiner Ausführungen möchte ich noch einen Ausblick auf die kommende Flugsaison geben.

Bedingt durch den nicht unerheblichen Rückgang der Starts und Stunden der Vereinssegelflugzeuge im vergangenen Jahr, sollten die primären Ziele eine stärkere Auslastung unserer Fluggeräte, sowie eine intensivere Beteiligung am Flugbetrieb sein. Des Weiteren sollte die Bereitschaft zum Streckenflug weiter gefördert werden um hoffentlich noch mehr Piloten als Teilnehmer zu gewinnen, sowie bei den Einsteigern größere Flüge melden zu können. Aus diesem Grund fand Mitte Februar ein Treffen der Segelflieger im Vereinsheim statt, um Wünsche und Anregungen der Piloten zu erfahren und entsprechende Maßnahmen daraus abzuleiten.

Um die Flugaktivitäten zu steigern und die Möglichkeit auch unter der Woche zu fliegen zu geben, sind aktuell folgende Aktivitäten geplant: Fluglager während der Osterferien (Aushang am schwarzewzn Brett), in der letzten Aprilwoche D-Kader Trainingslager am Flugplatz, sowie in den ersten beiden Augustwochen das jährliche Fluglager am Flugplatz.

Ferner möchte ich darauf hinweisen, dass der Anhänger für die ASK 21 in Kürze einsatzbereit sein wird und bei einer möglichen Außenlandung der Aufwand für den Rücktransport deutlich reduziert wird, so dass wir die Möglichkeiten nutzen sollten, die ASK für weiter ausgedehnte Übungs- und Streckenflüge einzusetzen, mehr als dies in den vergangenen beiden Jahren geschehen ist.

Ich wünsche Euch allen eine schöne, erlebnisreiche und vor allem unfallfreie Flugsaison 2011!

Danke für die Aufmerksamkeit.

Jürgen Hofmann
(Segelflugreferent)



Der Vereins-Duo Discus D-KEIC beim Windenstart
(Foto Iris Pachowsky)

Bericht des Motorflugreferenten zur Flugsaison 2010

Erfreulicher Weise können wir auch beim Motorflug auf eine unfallfreie Flugsaison 2010 zurückblicken.

Aus-Flüge

Einige Piloten haben einmal mehr über unseren eigenen Flugplatzrand hinausgeblickt und mit unseren Motorseglern und dem Ultralight größere Flüge unternommen. Allen voran unser Fliegerkamerad Mark Wittmann, der mit dem vereinseigenen Motorsegler nach Venedig und dementsprechend auch zurück geflogen ist (siehe eigener Bericht).

Anscheinend hatte dies einige Mitglieder angespornt, die erweiterte Platzrunde zu verlassen und entferntere Ziele anzufliegen. So wurden z.B. mit den Motorseglern und dem Ultralight Flüge

mit Zwischenlandung in Bad Kissingen



zur Wasserkuppe



oder auch nach Speyer



unternommen.

Gastflüge

Absolviert wurden im Jahr 2010 ebenfalls wieder zahlreiche Gastflüge. Insgesamt waren es 127 Stunden und 27 Minuten; dies entspricht 251 Starts und Landungen. Die Verteilung nach Zeit und Starts kann aus der nachstehenden Grafik entnommen werden.

Allen Piloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft, wodurch vielen Gästen ein positiver Einblick in unseren attraktiven Sport ermöglicht wurde. Die Tradition kostengünstiger Mitflugmöglichkeiten für Interessierte möchten wir auch in der kommenden Flugsaison weiter pflegen. Gerade das direkte Gespräch mit freundlichen und fachkundigen Piloten im angenehmen Umfeld unseres schönen Flugplatzes trägt zu einer positiven Meinungsbildung in der breiten Bevölkerung bei.

Wartung der Motormaschinen

Um diese Flüge durchführen zu können, wurden - wie jedes Jahr - Reparaturen in den Wintermonaten und Wartungsarbeiten, Stundenkontrollen während der laufenden Saison sowie die Jahresnachprüfungen in vielen Arbeitsstunden an allen motorgetriebenen Flugzeugen, den Motorseglern und dem Ultraleicht durchgeführt.



Danken möchte ich an dieser Stelle allen Mitgliedern, die sich aktiv an den Wartungsarbeiten und deren organisatorischem Ablauf beteiligten, insbesondere Herrn Gerhard Pachowsky senior, der durch seine Fachkenntnisse dies alles erst ermöglichte.

Ich wünsche uns allen eine unfallfreie Flugsaison 2011 und würde mich freuen, wenn viele von euch auch vermehrt Freude an der Überlandfliegerei fänden.

Ausbildungsbericht 2010 – Segelflug – Motorsegler und UL

Jahreshauptversammlung 2011

Nach dem ersten Jahr Segelflugschulung mit der ASK21 kann man sagen, dass sich der neue Doppelsitzer gut bewährt hat.

Die ersten Alleinflüge mit der ASK21, sowie der Umstieg vom Doppelsitzer auf den Astir sind alle gut verlaufen.

Von den aktuell sieben Segelfluglehrern des Vereins haben mit diesem Flugzeug die zwei neuen Segelfluglehrer Roland und Christoph - so wie es sich gehört - die meisten Schulstarts geflogen.

12 Flugschüler stehen z.Zt. auf der Schülerliste, wobei meistens etwa die Hälfte auf dem Flugplatz anwesend war.

Für das kommende Jahr möchten wir den Schulbetrieb etwas besser organisieren, um frühzeitiger und ohne Anlaufschwierigkeiten mit dem Schulbetrieb beginnen zu können.

Startzahlen und Flugzeiten der Ausbildung zum Jahresbericht 2010

Segelflug:

869 Segelflugstarts wurden an der Winde und

23 Schulstarts im F-Schlepp durchgeführt;

185 Stunden waren die Schüler mit oder ohne Lehrer in der Luft.

Motorsegler:

129 Schulstarts und

30 Stunden wurde für die Ausbildung geflogen;

9 Außenlandeübungen wurden mit den Schülern durchgeführt.

Ultraleicht:

202 Starts und

23 Stunden wurden für die Einweisung geflogen;

4 Piloten sind in Ausbildung.

Winde:

1464 Starts wurden im vergangenen Jahr mit der Winde durchgeführt;

20500 ist die Gesamtstartzahl der Winde.

Zwei Windenfahrer sind z.Zt. in Ausbildung: David Leicht und Mark Wittmann.

21 aktive Windenfahrer bedienten im vergangenen Jahr die Winde.

Theorielehrgang:

Im November / Dezember fand wieder ein Theorielehrgang mit neun Teilnehmern statt. Erstmals nahmen auch drei UL-Schüler aus Neuburg daran teil.

Die Erfolge der Ausbildung:

Ein Motorseglerschein: Irmis Bährle

Drei UL-Luftfahrerscheine: Franziska Metzel, Mark Wittmann und Andreas Banis

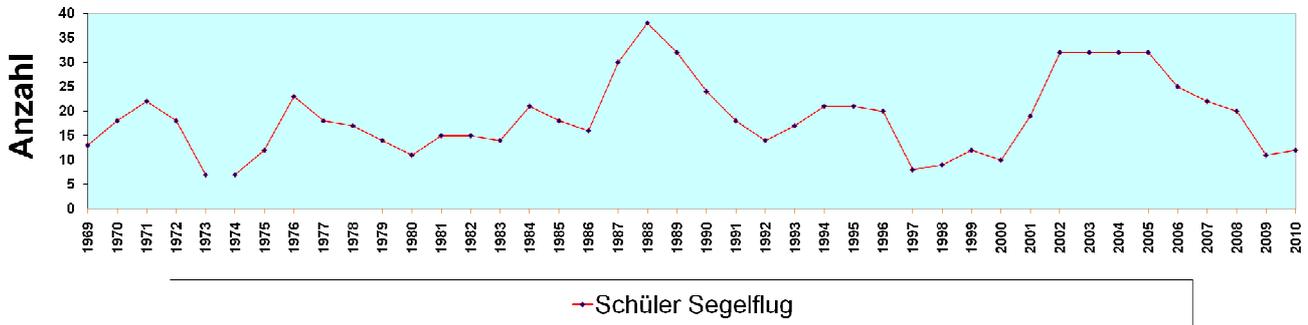
Zwei Theorieprüfungen – Segelflug: Nicole Steinrücken und Philipp Wesner

Zuletzt, wie immer an alle ein Dankeschön für die aktive Beteiligung am Flugbetrieb und an der Werkstattarbeit.

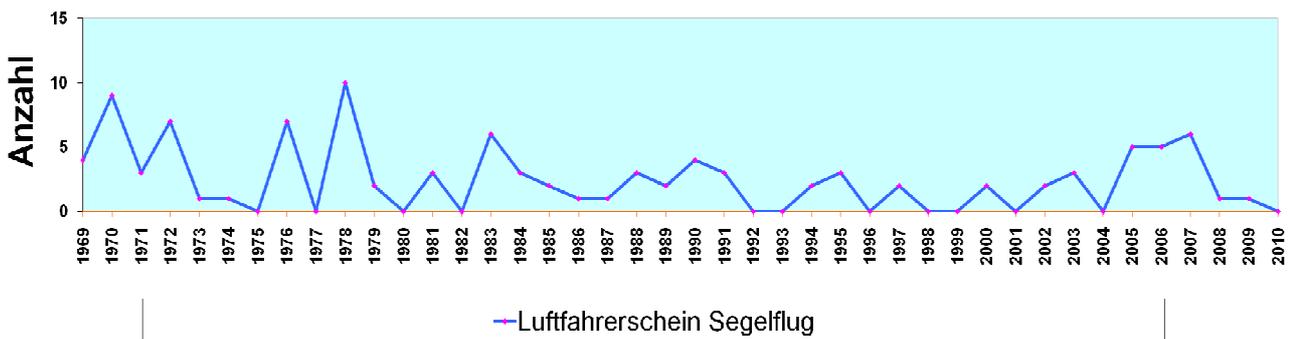
Viktor Meyerle
Ausbildungsleiter

Ausbildungsstatistik im Fliegerclub

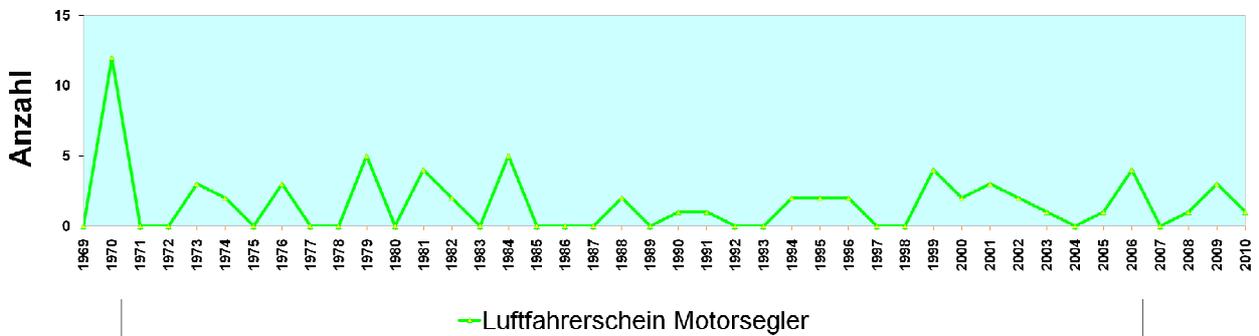
Schülerliste FCE



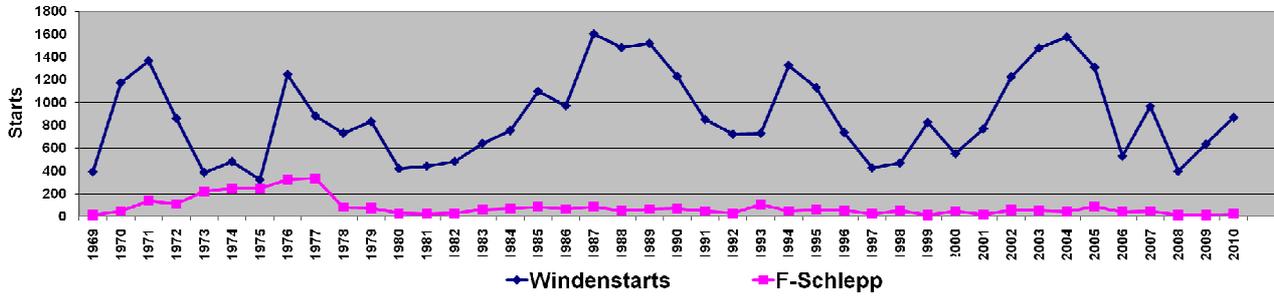
Luftfahrerschein Segelflug



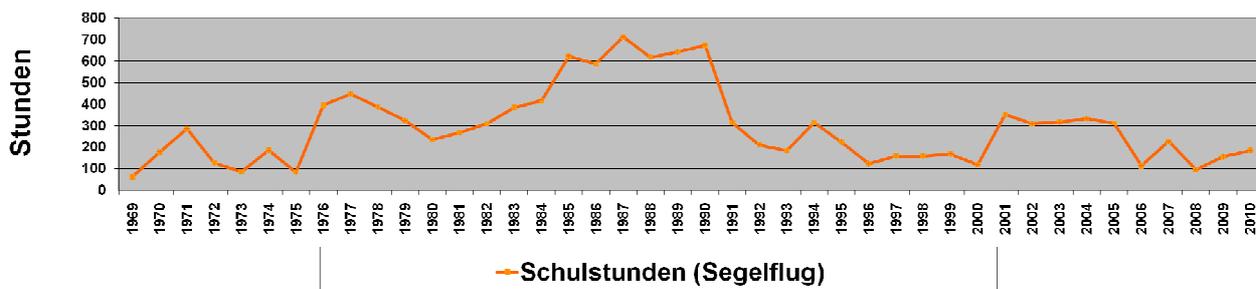
Luftfahrerschein Motorsegler



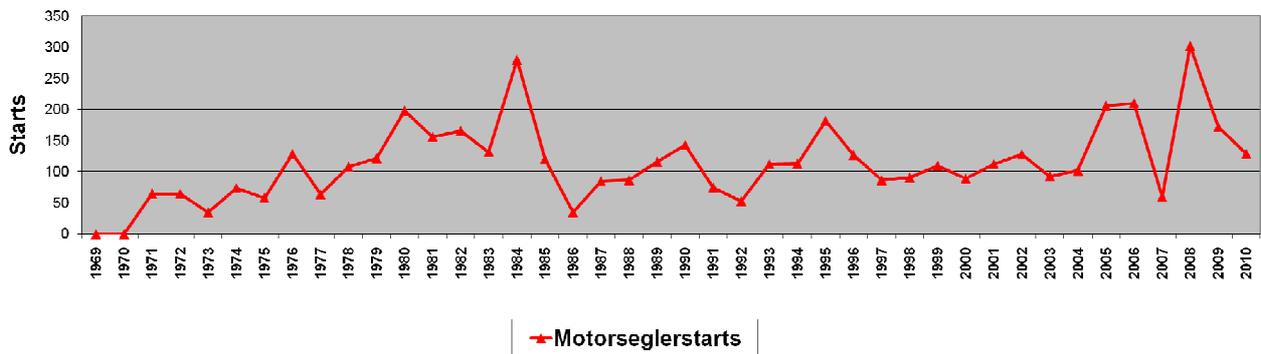
F-Schlepps und Windenstarts (Schulung)



Stunden Segelflug (Schulung)



Starts Motorsegler (Schulung)



Rückblick 2010

FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

Januar

- Anton Lugtenburg wird zur Fördergruppe Segelflug Bundeswehr (ein)berufen.
- Der Fliegerclub feiert am 06. Januar sein 60-jähriges Bestehen.
- Das Streckenflugseminar startet Anfang Januar mit den ersten Theorieseminaren.
- Die ELTs werden in die Motorflugzeuge D-EGJC; D-ENJN und D-EKVL eingebaut.
- Die 3000 Stundenkontrollle der LS 4 D-3479 beansprucht den größten Aufwand im Rahmen der Winterarbeit.
- Die Antennen der Flarms aller LS 4 und des Discus müssen wegen Abschirmungen in den Instrumentenpilzen versetzt werden.
- Die Tankanzeigen der Cessna D-EGJC werden erneuert.

Februar

- Der Aufbewahrungskoffer des Netbooks wird fertiggestellt. Der PC kann nun ohne Entnahme aus dem Koffer geladen werden, die notwendigen Kabel finden im Koffer einen sicheren Aufbewahrungsort.
- Eine große Gruppe des Vereins verbringt einen Teil der Faschingsferien bei Skifahren in Südtirol.

März

- Die Frankreichfahrer brechen mit unserem Duo und Ventus, sowie 2 Privatflugzeugen in Richtung La Motte auf. Bei einer harten Landung unseres Ventus am Flugplatz La Motte wird das Fahrwerk und die Steuerung so stark beschädigt, dass das Flugzeug nach einer Begutachtung des Schadens zur Reparatur zum Hersteller Schempp Hirth gebracht werden muss.
- Mitte März können unsere Segelflugzeuge endlich aufgebaut und mit dem Flugbetrieb auf unserem Flugplatz begonnen werden.
- Am 26. und 27. März stehen die Zeichen ganz auf Flugplatzpflege und der Aktion „Saubere Landschaft“. Ab 16:00 Uhr steht die jährliche Unterweisung der Feuerwehr Eichstätt auf dem Programm. Der Tag endet mit der Frühjahrsversammlung im Vereinsheim: Der Schwerpunkt liegt auf der Flugvorbereitung am PC, sowie allgemeinen Hinweisen durch Vorstand Karl Kölle.
- Anton Lugtenburg nimmt mit einer Vereins-LS 4 am Trainingslager in Vinon teil.

April

- Dank des unermüdlichen Einsatzes unserer Fluglehrer kann während der Osterferien fast an jedem Wochentag geflogen werden.
- Ehrenmitglied Viktor Meyerle feiert am Ostersonntag am Flugplatz seinen (man kann es fast gar nicht glauben!) 80. Geburtstag mit einem sehr, sehr gelungenem Fest.
- Am 10. April steht der Frühjahrsputz an. Die Fliegerfrauen bringen unser Vereinsheim wieder auf Hochglanz.

Rückblick 2010

FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

- Der Fliegerclub nimmt an der Blutspendeaktion teil .
- Das Trainingslager des D-Kaders ist ein voller Erfolg. Täglich kann geflogen werden und dank des unermüdlichen Einsatzes der Helfer und der Schlepppiloten sind die wettbewerbsambitionierten Piloten sehr schnell in der Luft.

Mai

- Die angekündigte Avgaslieferung bleibt am Schotterweg am Parkhaus buchstäblich im Schlamm stecken. Erst durch die Hilfe eines mehr als 200 PS starken Traktors kann das begehrte Nass an unserer Tankstelle umgefüllt werden.
- Das Hallenfest 2010 ist durch die Parallelveranstaltung der Feuerwehr Pietenfeld durch Einnahmeausfälle am Freitag und durch zahlreiche Regenschauer am Sonntag geprägt. Durch die heftigen Niederschläge müssen die Flugvorführungen und Gästerundflüge am Sonntag eingestellt werden. Lediglich der Samstag bringt uns mit Sonnenschein zum Lachen. Höhepunkt an allen Tagen sind die Flugvorführungen von Claudius Spiegel und Floh Bergér mit einer Extra 300.
- Anton Lugtenburg nimmt Anfang Mai mit einer Vereins-LS 4 am Hahnweidewettbewerb und Ende Mai am Hockenheimwettbewerb teil und belegt nach vielen Außenlandungen nur einen hinteren Tabellenplatz.

Juni

- Durch das Schlechtwetter sind die letzten Spuren des Hallenfestes erst am darauffolgenden Samstag beseitigt, so dass erst am 06.06. wieder mit dem gewohnten Flugbetrieb begonnen werden kann.
- Peter Thanner ist mit der D-ENJN in der ersten Juniwoche als Schlepppilot bei der bayerischen Segelflugmeisterschaft in Bayreuth im Einsatz.
- Roland Berlinghof feiert am 25.06.2010 bei sommerlichen Temperaturen am Flugplatz seinen 25. Geburtstag mit einer großen Party.
- Für das Geschenk des D- Kaders (ein riesiger Sonnenschirm) fertigt Roland in der Nähe der Startwagensstellplätze professionelle Verankerungen und Einsteckhülsen an. Die Bewährungsprobe folgt durch eine Hitzeperiode schneller als erwartet.
- Bei vier unserer Segelfluganhänger wird die TÜV-Untersuchung am Flugplatz erfolgreich während der Woche durchgeführt. Mit teilweise leichten Mängeln bekommen alle Hänger die Plakette zugeteilt.
- Anton Lugtenburg beteiligt sich an der Schweizer Meisterschaft in Yverdon.

Juli

- Wie jedes Jahr nimmt der Verein bei sengender Hitze am Altstadtfest mit einem Stand teil. Unser Discus dient als Anschauungsobjekt für die Bevölkerung.
- Neuer Deutscher Meister: Flo Berger gewinnt die deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug in Aschersleben. Gratulation und weiter so.
- Am letzten Juli-Samstag findet das Hallennachfest am Flugplatz statt.
- Anfang Juli nimmt Anton an der Landesmeisterschaft Stendal in Sachsen Anhalt, Ende Juli an der niedersächsischen Landesmeisterschaft in Rotenburg teil.

Rückblick 2010

FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

• August

- Das traditionelle Fluglager startet am ersten Augustwochenende. Durchwachsenes Wetter lässt zwar Flugbetrieb zu, große Strecken werden wetterbedingt allerdings nicht geflogen.
- Im Rahmen des Fluglagers werden die Flächenbezüge für die ASK 21 D-1850 genäht.
- Im Rahmen des Fluglagers werden Tandemfallschirmsprünge am Eichstätter Flugplatz mit der Waizenhofener Pilatus durchgeführt. Die Sprünge aus 4000m werden von zahlreichen Zaungästen verfolgt.
- Unser 1. Vorstand Karl Kölle begeht am 20.08.2010 seinen 60. Geburtstag. Die große Geburtstagsparty findet am 21.08. am Flugplatz statt.
- Der wichtigste Wettbewerb für Anton ist die Deutsche Meisterschaft Junioren in Musbach; Anton verfehlt nur knapp die Mitgliedschaft im C-Kader.

September

- Kalli, Gags, Erwald und Jürgen H. fliegen nach Schweinfurt und Erbach um mögliche ASK 21 Hänger der Firmen Cobra und Swan in Natura zu begutachten.
- Durch die bei der „Hängerschau“ gewonnenen Erkenntnisse wird durch die Vorstandschaft entschieden, einen Swan Anhänger als Ausbausatz zu bestellen. Liefertermin: Anfang 2011.
- Heinz Ludwig feiert am 07.09. seinen 80. Geburtstag und lädt alle Eichstätter Flieger, seine Freunde, sowie die Verwandtschaft zu einem großen Fest am Flugplatz ein.
- Die Jahresprüfung unserer Segelflugzeuge startet am 17.09. mit den technischen Checks.
- Am 25.09. legen die ersten 8 Teilnehmer im Vereinsheim bei Prüfer Dr. Michael Rehmet aus Rain am Lech die gesetzlich geforderte Verlängerungsprüfung Ihrer BZF 1 Sprechfunkzeugnisse mit Erfolg ab.

Oktober

Die Aktion „Leergutplatz Getränkeboxen“ und „Erneuerung Dusche“ wird gestartet. Durch Fortführung der Arbeiten während der Woche wird die Baustelle zügig vorangetrieben, so daß bereits Mitte November mit dem Verlegen der Betonsteine begonnen werden kann.

Rückblick 2010

**FLIEGERCLUB
EICHSTÄTT** e. V.

November

- Der Theorieunterricht startet am 04.11. im Vereinsheim.
- Im Rahmen der Mitgliederversammlung am 12.11.2010 wird eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beschlossen, um die erhöhten Beiträge der vom LVB ab 2011 gültigen Gebührenänderung umlegen zu können.
- Das traditionelle Schafkopfrennen des Fliegerclubs findet dieses Jahr am 06. November im Vereinsheim statt.
- Am 13.11. findet der zweite Termin der Sprachprüfung, am 28.11 der dritte und letzte Termin im Vereinsheim statt.
- Die Flugsaison 2010 endet am 20.11. mit dem Abbau der Segelflugzeuge und dem Umparken der Motorflugzeuge, sowie den Vorbereitungsmaßnahmen für die Winterarbeit.

Dezember

- Am 10. Dezember findet die traditionelle Jahresabschlussfeier im Vereinsheim statt.
- Im Rahmen der Jahresabschlussfeier findet durch Segelflugreferent Jürgen Hofmann die Verleihung des Karl Kölle Pokals statt. Der Gewinner bei den Junioren ist Roland Berlinghof, knapp gefolgt von Anton Lugtenburg. Den Sieg bei den Senioren sichert sich Ottmar Schmidt, gefolgt von Heinz Ludwig als Zweitplatzierten und Viktor Meyerle als Dritten.

Flarm Software update auf Version 5.0

Alle paar Jahre muss bei sämtlichen FLARM-Geräten zwingend eine kostenlose Software Aktualisierung durchgeführt werden. Das nächste Mal Ende Februar 2011. Dies ist im Betriebshandbuch beschrieben.



Version 5 enthält eine neue, leistungsfähigere und wesentlich überarbeitete FLARM-Engine. Diese kann eine größere Zahl von Flugzeugen verarbeiten und enthält die Änderungen, um FLARM mit Hängegleitern und Motorflugzeugen (PowerFLARM) zu integrieren, d.h. Software-Datenfusion mit Transponderdaten sowie Anforderungen von Regulierungsbehörden wie EASA und FCC. Als Folge davon wird die Funkschnittstelle unter den Geräten softwaremäßig um Frequenzhopping (für mehr Funkbandbreite) und hin- und her-Funkmeldungen (zur Überwachung der Funkstreckenqualität) erweitert.

Auch aktualisierte Hindernisdaten stehen zur Verfügung. Diese Datenbank enthält mittlerweile über 35'000 Objekte.

Wann findet die nächste, zwingende Aktualisierung statt?

Anfangs fanden die Updates auf Jahresbasis statt; danach aufgrund der zunehmenden Technologiereife: ab 2006 alle zwei, ab 2008 drei Jahre. Wir erhöhen nun das Intervall auf neu vier Jahre, d.h. Version 5 läuft bis Ende Februar 2015. Ein größeres Intervall ist für den Nutzer komfortabler, hat aber auch gewisse Auswirkungen auf den Innovationszyklus, indem gewisse Neuanwendungen nur verzögert eingeführt werden können.

Warum überhaupt zwingende Aktualisierungen?

Die Fähigkeit, die Software auch für den Funkverkehr schrittweise aber dafür konzentriert auszubauen und zu verbessern, ohne dabei auf alte Designs Rücksicht zu nehmen, stellt einen zentralen Vorteil des FLARM Systems dar. Nur so war und ist es möglich, den rasch wachsenden Anforderungen angemessen zu begegnen. Viele Elemente der Fliegerei, bspw. Flugzeugteile, müssen nach einem definierten Zeitplan (scheduled maintenance) überholt werden; dieses Konzept hat sich in der Fliegerei bewährt.

Hänger ASK 21

Wie bereits im Jahresbericht 2009 geschildert, haben wir im letzten Quartal einen Anhänger für unsere ASK 21 gekauft. Die Lieferung erfolgt Anfang 2011. Die Wahl fiel aufgrund des für uns besten Preis - Leistungsverhältnisses auf einen Hänger der Fa. Swan. Der Trailer wurde als „Ausbausatz“ geordert. Alle notwendigen Teile werden mitgeliefert und müssen nur noch angepasst und eingebaut werden.

- Halterung Ersatzrad
- Ersatzradhalter aus ALU
- Rumpfwagen aus GFK, gepolstert, mit ALU-Achse angepasst für Ihr Flugzeug
- Rumpfnasenhalter aus GFK, gepolstert, mit ALU-Gestänge angepasst für Ihr Flugzeug
- Spornfalle aus GFK im Boden eingelassen und angepasst für Ihr Flugzeug
- Flächenwagen, fertig montiert, einstellbar für jedes Flugzeug aber eingestellt auf ASK 21
- Flächenwagenfixierungen für Leertransport an der Bordwand montiert
- Flächenhalterahmen vorne zur Aufnahme der Halterungen
- Flächenhalterungen vorne aus ALU, gepolstert, einstellbar für jedes aber eingestellt für Ihr Flugzeug
- Flächenhalterungen hinten aus ALU, gepolstert, einstellbar für jedes aber eingestellt für Ihr Flugzeug
- Flächenauflage aus GFK, gepolstert, einstellbar für jedes aber eingestellt für Ihr Flugzeug
- Höhenruder-Halterungen im Klappdach montiert und gepolstert, angepasst für Ihr Flugzeug
- Polsterungen der Auflagen und Scheuer- bzw. Gefahrenstellen (inklusive Klebstoff)



Trainingslager D-Kader vom 24.04.2011 – 01.05.2011

Wie bereits im Jahr 2010 bekamen wir erneut die Anfrage von Landestrainer Dr. Claus Triebel, auch im Jahr 2011 das Frühjahrstrainingslager des bayerischen D-Kaders in Eichstätt abzuhalten.

Als Termin wurde die 2. Osterferienwoche vereinbart.

Wir als Segelflugverein sollten diese tolle Möglichkeit nutzen, uns aktiv am Flugbetrieb zu beteiligen um insbesondere die Erkenntnisse der täglichen Briefings der Leistungspiloten aus ganz Bayern für eigene Streckenflüge zu nutzen.

Erwähnen sollte man noch, dass wir auf Eure Unterstützung zur Durchführung angewiesen sind, damit der Lehrgang ähnlich erfolgreich wird wie in 2010.



Wettbewerbsfeeling während des D-Kader Trainingslagers 2010
(Foto Jürgen Hofmann)

Einbau ELT 406 in Motorsegler und UL

Aktuell stehen Überlegungen an, unsere beiden Motorsegler analog zu den Motorflugzeugen mit den ELT 406 auszurüsten, beziehungsweise das ELT im UL durch eine ELT 406 zu ersetzen. Gerhard Pachowsky jun. holt entsprechende Angebote ein.

Einbau von Fahrwerkswarnungen in Duo und Ventus

In die beiden Segelflugzeuge Duo und Ventus werden für die Flugsaison 2011 sogenannte Fahrwerkswarnungen eingebaut. Ziel einer Fahrwerkswarnung ist die Vermeidung von Landungen mit eingefahrenem Fahrwerk.

Beim Betätigen der Bremsklappen bei nicht ausgefahrenen Fahrwerk ertönt ein schriller Warnton um den Piloten zu erinnern, das Fahrwerk auszufahren.

Einbau Bugkupplung in Discus

Als letztes Segelflugzeug des Vereins wird der Discus D-5078 mit einer Bugkupplung ausgerüstet, so dass zukünftig alle Vereinssegelflugzeuge mit einer Bugkupplung ausgerüstet sind.



Gerhard Pachowsky jun. beim Ausbohren der Öffnung für die Bugkupplung in den Discus D-5078
(Foto Jürgen Hofmann)

Renovierungsarbeiten 2011



An der Eingangstür zum Vereinsheim nagt der Zahn der Zeit. Eine Erneuerung ist erforderlich
(Foto Jürgen Hofmann)

Wie in den letzten Jahren, sind auch im Jahr 2011 einige zwingende Renovierungsarbeiten notwendig. So liegt dieses Jahr der Schwerpunkt auf der Erneuerung des Eingangs zum Vereinsheim und die bis zum Hallenfest unbedingt abzuschließende Instandhaltung des Spielplatzes, insbesondere der Rutsche und der Schaukel, sowie bei Bedarf der Bänke und die Auffüllung mit Sand im Bereich der Spielgeräte. Ob und in welchem Umfang einige Geräte erneuert werden müssen, oder ob einzelne Gerätschaften repariert werden können, ist derzeit noch in Klärung begriffen. Auf jeden Fall ist wieder Eigenleistung angesagt um die anfallenden Kosten in Grenzen zu halten.

Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1960)

Heimarbeit für den Fliegerclub

Der Verein beschließt, ein Motorflugzeug vom Typ „Emeraude“ mit 90 PS Contimotor zu bauen. Für dieses kleine, heute noch sehr schöne Flugzeug, können die Pläne und die Nachbaulizenz erworben werden. In der Fliegerwerkstätte findet sich ein gutes Team zusammen und beginnt mit der Arbeit.

Willi Meister, Karl Kölle und Sigi Holmer sind bei den Holzarbeiten, Meyerle Viktor als Flugzeugschweißer und Josef Schels bei den Metallarbeiten federführend. Die kleineren Teile, wie z.B. die Rippen, werden teilweise in Heimarbeit bei Familie Kölle und Hans Schmid in der Pfahlstraße gefertigt. „Mutter Resi“ ist nicht immer begeistert, wenn neben der Wäsche auch Rippen zum Trocknen des Leims über dem Ofen aufgehängt werden. Als ein Meisterstück dieses Flugzeuges zeichnet sich der Hauptholm aus, den Willi Meister in seiner Zimmerei nahezu alleine baut.

Beim Zusammenbau des Flügels stellt sich dann heraus, dass die Fliegerwerkstatt viel zu klein ist. Kurz entschlossen nimmt man eine Säge zur Hand und schneidet an der Nordseite der Werkstätte eine Öffnung von 2x3m in die Seitenwand, baut einen Kasten darüber, und der Flügel kann hinein bzw. herausragen. Die Arbeit am Flugzeug kann sofort weitergehen.

Quelle: Chronik 50 Jahre Fliegerclub Eichstätt



... G-BXAH c/n AB422. ex D-EBAH. Built in 1962.

Luftrettungsstaffel Bayern e.V. Stützpunkt Eichstätt

Wie seit vielen Jahren, war der Stützpunkt Eichstätt auch 2010 wieder aktiv im Katastrophenschutz in Bayern eingebunden. Unter der Leitung von Peter Thanner waren 18 Flieger als Einsatzpiloten bereit, um Beobachtungsflüge gemeinsam mit den Luftbeobachtern des Landratsamtes, der Forstbehörden, der Rettungsleitstelle und der Feuerwehr Ingolstadt durchzuführen.

→ **19 angeordnete Flüge** zur **Waldbrandüberwachung**, insgesamt **38h 53min Flugzeit** (von der Regierung von Oberbayern mit den vereinbarten Stundensätzen vergütet).

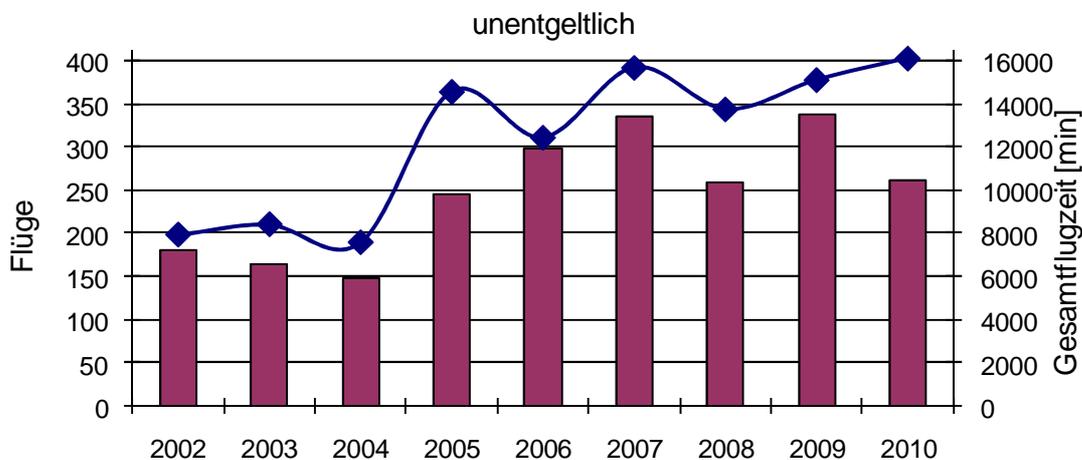
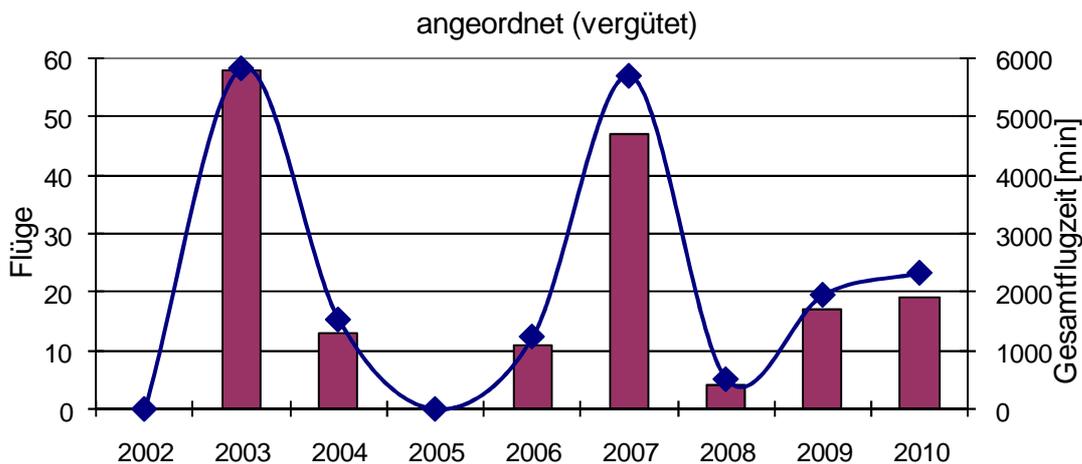
→ Ausbildung von Luftbeobachtern: dieses Jahr keine Flüge.

→ Zusätzlich und **unentgeltlich 262 Flüge** (Flugdauer ab 20 Minuten), entsprechend **268h 30min Luftbeobachtung** durch unsere Einsatzpiloten.

Allen Einsatzpiloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft und für die kommende Flugsaison allzeit unfallfreie Flüge!

Erwald Lenk

Luftbeobachtung 2002 bis 2010: Flüge (Säulen) und Gesamtflugzeit in Minuten (Kurve):



Segelfluglehrer gesucht!

Christoph Böttigheimer

„Wir suchen einen neuen, jungen Segelfluglehrer“ sagte der Vorstand des Eichstätter Fliegerclubs in der Mitgliederversammlung 2009. Von der Suchanfrage fühlte ich mich irgendwie angesprochen, war ich doch einst schon in meinem letzten Fliegerclub Unterjesingen zu dieser ehrenvollen Aufgabe auserkoren worden. Daraus wurde allerdings nichts, denn ein beruflicher Wechsel führte mich bald ins bayerische Ausland. Gelte ich noch als „jung“ dachte ich mir? Es musste wohl so sein, denn schließlich nahm Karli meine Bereitschaftsübersicht für mich im Sportzentrum Oberhaching zum Theorielehrgang wieder. Zu meiner Überraschung musste ich feststellen, dass ich nicht nur der Älteste war, sondern auch der am meisten (in Würde) Ergraute und zudem der mit dem ausgefallensten Beruf. Zwar fanden sich auch Berufspiloten unter den Segelfluglehreranwärtern, aber mit himmlischen Dingen, so war allen von Anfang an klar, müsste ich mich als Professor für Theologie wohl am besten auskennen.

Der Unterricht war ziemlich heftig: Die Tage waren mit jeweils zehn Stunden Theorie mehr als ausgefüllt. Das Essen war zwar vorzüglich, doch wurden uns nur 45 Minuten Mittagspause gegönnt. Nicht jedes Fach war gleichermaßen interessant. Wer glaubte, zu wissen, weshalb ein Flugzeug fliegt oder der Flügel am Ende himmelwärts gebogen wird, der musste sich eines Besseren belehren lassen. Vor allem im Fach Technik wurde uns klar gemacht, dass jede einfache Antwort so vereinfachend sei, dass sie am Ende nichts erklären würde. Die Laborversuche im Deutschen Museum brachten diesbezüglich die letzte Bestätigung. Ja, Fliegen ist eine Wissenschaft! Und Wissenschaft lebt vom Detail, in welchem bekanntlich der „Teufel“ steckt.

Die Abende verbrachten wir, wie es sich im Sportzentrum gehört, in der Schwimmhalle, der Sauna, beim Volleyballspiel und natürlich beim gemütlichen Bier, bis im Speisesaal die Lichter ausgingen. Während dessen ruhte auf dem Zimmer der PPL-Fragenkatalog. Je näher jedoch der Prüfungstermin rückte, umso mehr wurde dieser zu meiner abendlichen „Lieblings“-Lektüre. Der wochenlange Lernaufwand, vor allem bezüglich der Langschriftfragen, hatte sich für mich mehr als gelohnt: Das Luftamt Nord sah mich zur Prüfung zum Glück nur einmal. Leider konnte das nicht jeder von sich sagen. Ich hatte von allen das beste Ergebnis, was wiederum bewies, dass der Theologieprofessor nicht nur in abgehobenen Sphären zuhause ist, sondern auch ganz bodenständig den Unterschied zwischen Isohypsen und Isobaren erklären kann. Dankenswerter Weise wurde mir als „altem Dozenten“ die Lehrprobe erlassen, wodurch ich mir eine Menge Arbeit ersparen konnte. Die Theorieprüfung in Didaktik und Pädagogik musste ich dennoch ablegen, was jedoch wiederum kein Problem darstellte.

Mit der praktischen Vorauswahlprüfung begann der spannendere Teil der Ausbildung. Auf dem Hetzleser Berg wurden wir mit dem Hinweis empfangen, wer hier durchfalle, müsse juristisch gesehen seine Fluglizenz abgeben. Nun denn! Am Abend hatten alle bestanden und freuten sich nun auf den Hauptlehrgang. Dieser wurde nur einmal durch schlechtes Wetter unterbrochen. Es war für mich



eine echte berufliche Herausforderung, an allen Tagen mitten im Semester anwesend zu sein. Die relativ „geringe“ Entfernung zwischen Hetzles und Eichstätt erlaubte es mir, mich gelegentlich „auszuklinken“ und den Flugplatz mit dem Hörsaal zu tauschen.

Am Morgen des Prüfungstags war der Händedruck bei allen etwas feuchter als sonst und die Anspannung vielen ins Gesicht geschrieben. Als die ersten Prüflinge aber bestanden hatten, machte sich Erleichterung in der Runde breit, denn nun wussten wir, es war zu schaffen. Und dem war auch so! Das Abschlussfest war gesellig und lustig. Zudem zeigte sich, dass wir während der Ausbildungszeit zu einer illustren Gemeinschaft zusammengewachsen waren.

Rückblickend muss ich - wie so oft - sagen: Es ist gut, wenn man nicht schon im Voraus weiß, was einen alles erwartet. Der zeitliche Aufwand war weitaus größer, als ich mir dies gedacht hatte. Vor allem die drei Wochen Ausbildung mit Anwesenheitspflicht stellten mich während der Vorlesungszeit an der Uni vor erhebliche organisatorische Probleme. Ganz zu schweigen von der wochenlangen Prüfungsvorbereitung. Dennoch hat es sich gelohnt! Denn ich gebe gerne weiter, was mir andere vor Jahrzehnten mit großem Idealismus beigebracht haben.



DM Motorkunstflug 2010 in Aschersleben

Am Samstag den 17.07.2010 reiste ich für die bevorstehende Motorkunstflugmeisterschaft in Aschersleben an. Einige Wochen zuvor hatte ich an einem einwöchigen Trainingslager teilgenommen in dem ich die Gelegenheit hatte, das bekannte Programm für meine Kategorie (Intermediate) und das von mir selbst erstellte Programm, das sogenannte „Free“, zu üben. Im Wettbewerb selbst kommen noch 2 unbekannte Programme dazu, die man erst ein paar Stunden vor dem Flug bekommt und deshalb nicht vorher trainieren kann. Insgesamt gibt es bei den Wettbewerben 4 Kategorien mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden. Dabei ist „Sportsman“ die einfachste Kategorie für Anfänger, „Intermediate“ für fortgeschrittene Anfänger, „Advanced“ für Fortgeschrittene und „Unlimited“ für die Profis. Um in eine jeweils höhere Kategorie aufsteigen zu können muss man sich in einem vorherigen Wettbewerb erst dafür qualifizieren, indem man 70% der Gesamtpunkte erreicht. Mein Flugzeug, eine Extra 300S, teilte ich mit 5 weiteren Piloten, die in allen vier Kategorien starteten. Darunter war auch mein Kunstfluglehrer Alex Stegner, der selbst in der höchsten Kategorie „Unlimited“ antrat und dort den 2. Platz erzielen konnte.

Für meine Kategorie mit 11 Teilnehmern ging es dann erst am Dienstag mit dem bekannten Programm los, da am Montag die zwei höchsten Kategorien ihr Qualifikationsprogramm fliegen mussten.

Diese Verschnaufpause war mir ganz recht, da ich als Neuling viel Papierkram ausfüllen musste und auch ein wenig Respekt vor den ganzen alten Hasen in meiner Kategorie hatte.

Dann ging es endlich los. Ich war sehr aufgeregt, konnte aber bei der Vorführung des bekannten Programms mit nur 2 Punkten Abstand zum Sieger Harald Wilhelmi auf der SBach 342 auf den vorerst 2. Platz fliegen. Mit einem Punkt Abstand folgte Michael Zacherl auf den 3. Platz. Damit setzten wir drei uns mit leichtem Vorsprung in Führung, gefolgt von Dietke Clauß, Jan Schröjäh und Eckart Grote, die alle über 70% der möglichen Punkte erreichten. Ich war sehr überrascht, dass ich auf Platz 2 lag. Das motivierte mich noch einmal extra hier mein Können unter Beweis zu stellen. Nun wollte ich nicht einfach nur dabei sein, sondern meinen Platz zumindest verteidigen.

Dann folgte das selbst ausgedachte Programm, das Free: Diesen Durchgang konnte erneut Harald Wilhelmi mit über 80% für sich entscheiden. Auf den weiteren Plätzen folgten mit jeweils 78% Dietke Clauß und ich. Harald Wilhelmi hatte bis dahin immer noch den 1. Platz inne und ich den 2. Wie er mir später verraten hat, trainierte er mehr als nur eine Woche die Bekannte und das „Free“. Meine letzte Chance um aufzuholen waren also die unbekannt Programme, die

German Aerobatics		2010	FORM B
Pilot ID #	Known	Intermediate	Flight #

DM		2010	FORM B
Pilot ID #	Free	Intermediate	Flight #

FAI		2010	FORM C
Pilot ID #	Unknown 1	Intermediate	Flight #

vorher nicht trainiert werden konnten. Diese starteten am Donnerstag.

Dann hielt ich endlich das erste Unbekannte in den Händen: Auf den ersten Blick erschien es mir relativ harmlos, hatte aber zum Schluss hin dann doch noch so einige schwierige Figuren versteckt. Und trotzdem, ich hatte ein gutes Gefühl und konnte mir mit diesem Programm dann auch tatsächlich mit insgesamt 78% der Punkte den Sieg sichern. Hinter mir lagen Harald Wilhelmi mit 77% und Jan Schröjahr mit 76%. Ich war zufrieden, denn zwar belegte ich insgesamt noch Platz 2, aber der Vorsprung zu Harald Wilhelmi schmolz, und ich lag nur noch knapp hinter ihm. Der letzte Durchgang mit einer weiteren Unbekannten sollte also die Entscheidung über den Sieger bringen. Meine Nerven lagen doppelt blank!

Im letzten Programm baute sich auch hier neben dem Anwackeln im Rückenflug der Schwierigkeitsgrad nach hinten hin immer weiter auf. Die Aufregung und die Nervosität helfen da auch nicht wirklich, ein solches Programm zu fliegen. So entschied weder ich noch Harald Wilhelmi, sondern Klaus Dietke, ein alter Veteran in der Klasse Intermediate, auf einer Yak 55 die 2. Unbekannte für sich. Nur 2 % hinter ihm kam ich aber auf den 2. Platz. Meinem Rivalen Harald Wilhelmi fehlten wohl die Nerven – er hatte sich einen Patzer bei der Achtzeitenrolle erlaubt – und er konnte nur einen der hinteren Plätze belegen. Das kostete ihm letztendlich auch die Gesamtführung und brachte ihm vor dem drittplatzierten Dietke Clauß, „nur noch“ den endgültigen 2. Platz ein. Überrascht, aber überglücklich wurde ich damit gleich in meinem ersten Wettbewerb Deutscher Meister in der Kategorie Intermediate. Nach all dem Stress konnte ich am Abend mit meinen Mitstreitern endlich ausgelassen meinen Sieg feiern. Genug hatte ich allerdings noch lange nicht. Schon am Ende des Jahres flog ich noch bei der Brandenburgischen Meisterschaft, nun in der nächsthöheren Kategorie „Advanced“, mit. Hier konnte ich mir den 3. Platz sichern. Jetzt freue ich mich schon auf diese Saison, in der ich vielleicht auf der Bayerischen und vielleicht wieder auf der Deutschen Meisterschaft mitfliegen möchte.

Platz	D.#	Name	Kategorie	Punkte	Zeit	Flug#
1	1	Klaus Dietke	Intermediate	78%	1:17	1
2	2	Harald Wilhelmi	Intermediate	77%	1:18	2
3	3	Jan Schröjahr	Intermediate	76%	1:19	3
4	4	...	...	...	...	...
5	5	...	...	...	...	...
6	6	...	...	...	...	...
7	7	...	...	...	...	...
8	8	...	...	...	...	...
9	9	...	...	...	...	...
10	10	...	...	...	...	...
11	11	...	...	...	...	...
12	12	...	...	...	...	...
13	13	...	...	...	...	...

Code: 10.d:intermediate:unknown2 -iv6is 2 -h -m1 b224rc24 -o -cc2 pb2 88 2pn(f)4i 3j3>

Bella Italia - (Aus-) Flug nach Venedig

(10. bis 11. Juli 2010)

Die Vorbereitung:

Als Streckenflug-Anfänger bedarf es sicherlich noch mehr als üblich einer sorgfältigen Flugvorbereitung. Schon Anfang des Jahres besorgte ich mir deshalb aktuelles Kartenmaterial von Österreich und Italien (*hier wird auf Grund der Übersichtlichkeit von erfahrenen Italienfliegern zur Jeppesen Karte geraten*), um mich mit den Lufträumen in Österreich und Norditalien vertraut zu machen. Außerdem führte ich mit Viktor im Motorsegler eine Alpeinweisung mit Landung in St. Johann und Zell am See durch. Vielen Dank an dieser Stelle an Dich, Viktor!



Es war gar nicht so leicht Viktor davon zu überzeugen wieder in den MoSe einzusteigen ;o) !

Ich machte mich mit den Flugplätzen von Bozen, Trento und Venedig Lido vertraut. Neben den üblichen Flugvorbereitungen für Streckenflüge fand ich es besonders hilfreich, mich mit erfahrenen Piloten auszutauschen. Hier bekam ich wertvolle Tipps für meine Flugdurchführung, wie etwa: die Pflichtmeldepunkte auf meiner Route in der Karte besonders hervorzuheben oder mir eine chronologische Liste mit den benötigten Frequenzen und den Einleitungssätzen für den Funk bereitzulegen. Eine Erleichterung, wenn Fliegen, Orientierung und Funken unter Streß aufeinander treffen!

Und von allen Seiten wurde mir die Brenner-Route als beste Einsteiger-Route (*gleichzeitig auch als Schlechtwetter-Route durch die Alpen bekannt*) empfohlen.

Die Route:

Unser Flug führte dann auch zwischen Ammer- und Starnberger See hindurch über Mittenwald nach Innsbruck, die Autobahn entlang über den Brenner (höchste Erhebung auf der Route mit nur 4500 ft MSL) und Bozen nach Trento. In Trento legten wir einen Tank- und Kaffeestopp ein. Dann ging es den Gardasee entlang nach Garda, dann nach Vincenza Stadt und weiter nach Padua. Von dort aus folgten wir der VFR-Route zum Lido bei Chioggia und dann weiter nach Venedig.

Die Flugdurchführung:

Nachdem der Wetterbericht für das Wochenende eine stabile Hochdrucklage sowohl nördlich, als auch südlich der Alpen vorhersagte, entschloss ich mich, den Flug am 10. Juli durchzuführen. Am Vortag rief ich in Venedig und Trento an und klärte ab, dass wir dort landen und auch tanken (*wichtig in Italien !*) konnten. Außerdem gab ich noch am Abend online meinen Flugplan bei der DFS auf.

AIP Italien online unter:

www.enav.it/portal/pag/e/portal/PortaleENAV/Home_EN/AIP_EN

bzw. für kleinere Plätze, die nicht in der AIP aufgeführt sind auf der Seite Avioportolano

www.avioportolano.it .

Die aktuellen Notams für Österreich konnte ich in der Vfr-bulletin auf der Seite der Deutschen Flugsicherungs-

Am nächsten Tag um 06:05 Uhr UTC startete die D-KFCE vom Flugplatz Eichstätt mit Ziel Italien. Der frühe Abflug deshalb, da es sicherer ist die Alpen am Vormittag zu durchqueren. Selbst bei guter Wetterlage kann es ab Mittag in den Bergen zu Gewitterbildungen kommen.

Kurz nach dem Start aktivierten wir den Flugplan bei München Information und bekamen einen Squak. Nach Oberpfaffenhofen stieg die D-CE auf 9000 ft. Wir wurden von München an Innsbruck Radar weitergegeben, die uns sehr freundlich eine Freigabe für den Durchflug der Kontrollzone über November und Sierra erteilten.

Und dann immer der Autobahn entlang! Die Berge genießen !

Als wir den Pflichtmeldepunkt Brenner passierten, wußte ich, dass uns Padua Information aus einer Höhe von nur 9000 ft nicht hören konnte. Wir riefen trotzdem proforma, meldeten uns dann bei Bozen und landeten schließlich einige Minuten später in Trento. Dort schlossen wir auch unseren Flugplan.

Der Flugplatz Trento ist von der Größe her vielleicht vergleichbar mit Straubing, hat eine Asphaltbahn, und es ist dort eine Rettungshubschrauberstaffel stationiert. Sowohl Kontroller, als auch Bodenpersonal sind sehr freundlich und sprechen alle gut Englisch. Außerdem ist Trento mit einer Landegebühr von 14,- € wesentlich günstiger als etwa Bozen.



Nachdem wir getankt und den ersten Italienischen Espresso genossen hatten, ging es ohne Flugplan weiter. Für VFR Flüge ist mittlerweile kein Flugplan innerhalb Italiens mehr erforderlich, wenn das Flugzeug mit einem ELT ausgerüstet ist. Allerdings muss man alle 30 Minuten seine Position und Höhe durchgeben. Das ist aber kein Problem, da man sowieso ständig mit den Kontrollern in Verbindung steht. Und so wurden wir von Padua Information an Venezia Radar und schließlich an Lido Info weitergereicht.

Ca. eine Stunde nach dem Start in Trento tat sich vor uns trotz relativ schlechter Sicht (das übliche Problem: Dunst in der Poebene ;o) das Meer auf.

Was für ein Anblick!!!

Wir folgten dem Lido (*Landzunge, die die Lagune von Venedig vom offenen Meer trennt*) in 2000 ft und flogen direkt auf Venedig zu. Der Flugplatz Venezia Lido (früher St. Nicolo) liegt gleich neben der Altstadt von Venedig. Gegen- und Queranflug mit Blick auf den Markusplatz! Spektakulär!



Der Flugplatz Venezia Lido hat eine Grasbahn. Die Lage ist einmalig. Mit dem Vaporetto

(Nahverkehrs-Schiff) fährt man in ca. 10 Minuten zum Markusplatz. Auch hier sind die Leute sehr freundlich und sprechen eigentlich alle Englisch. Und auch die Preise sind relativ moderat. Landegebühr und Abstellgebühr für eine Nacht haben 27,- € gekostet.



Nach einem schönen Nachmittag und Abend in Venedig ging es dann am nächsten Morgen um 08 Uhr UTC wieder zurück nach Eichstätt. Die gleiche Route, diesmal ohne Zwischenlandung. Der Flug verlief auch hier ohne Schwierigkeiten.

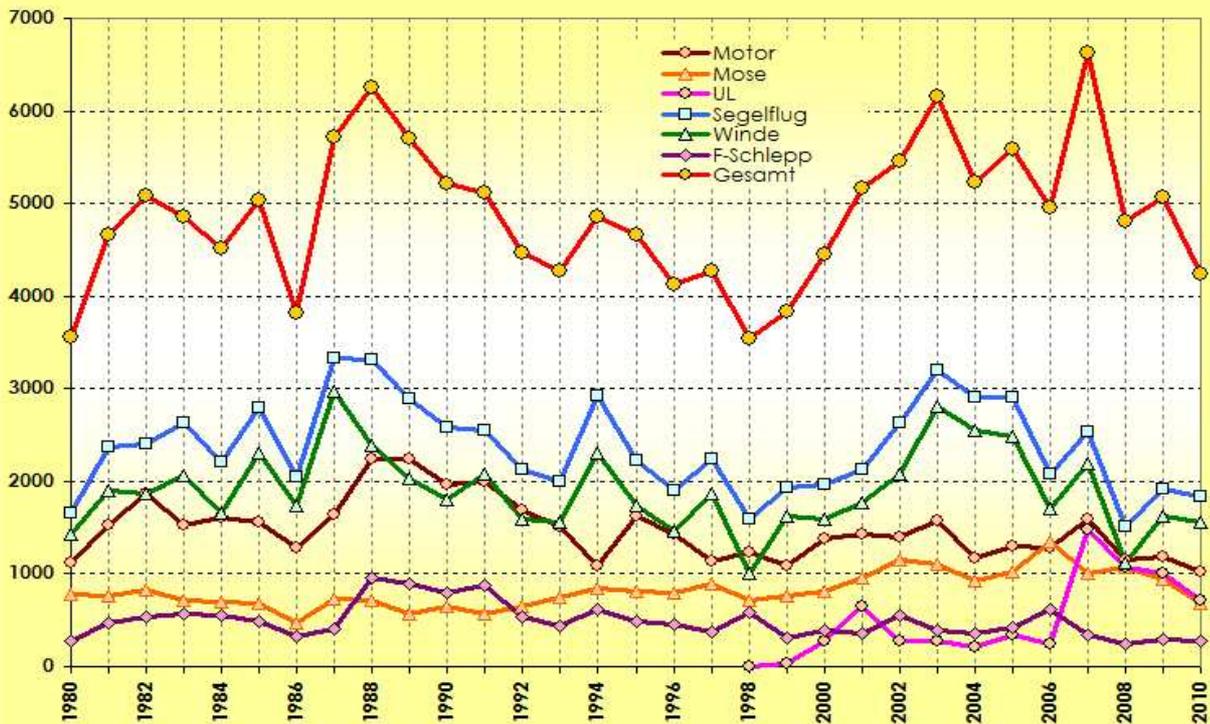
Kurz nach Bozen forderte uns der Innsbrucker Lotse auf zu melden, wenn wir den Brenner überfliegen. Nach einiger Zeit fragte der Lotse erneut nach unserer Position. Wir meldeten ca. 10 km südlich vom Brenner. Daraufhin der Lotse im typischen Tiroler Dialekt: „Was, es seits immer noch südlich vom Brenner, mit was seits denn IHR unterwegs?“ Nach dem Hinweis, dass wir ja mit unserem MoSe noch ein bisserl mehr Gas geben könnten, was schallendes Gelächter beim Lotsen hervorrief, überquerten wir die Grenze und bekamen auch ohne Probleme wieder die Freigabe für die Innsbrucker Kontrollzone.

Nach 3 Stunden und 18 Minuten landeten wir wohlbehalten in Eichstätt.



Statistik

Flugplatz Eichstätt



Starts, gesamt

	2010	(2009)	
Summe	4238	(5061)	-16,3%
davon Motorflug	1016	(1186)	-14,3%
davon Motorsegler	675	(945)	-28,6%
davon UL's	714	(1007)	-29,1%
davon Segelflug	1833	(1923)	-4,7%
Windenstarts	1562	(1630)	-4,2%
F-Schlepps	271	(293)	-7,5%

Flüge auf Vereinsflugzeugen

	Stunden		Starts			
	2010	(2009)	2010	(2009)		
Summe	1561	(2087)	-25,2%	3957	(4832)	-18,1%
davon Motorflug	278	(298)	-6,7%	966	(1120)	-13,8%
davon Motorsegler	336	(359)	-6,4%	688	(977)	-29,6%
davon Segelflug	776	(1204)	-35,5%	1631	(1845)	-11,6%
davon UL	171	(226)	-24,3%	672	(890)	-24,5%

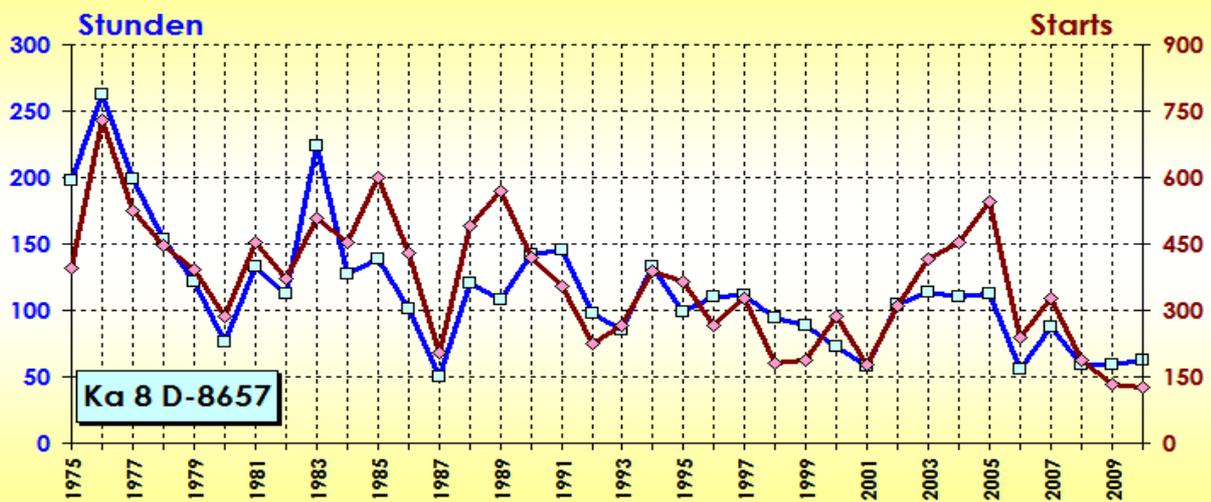
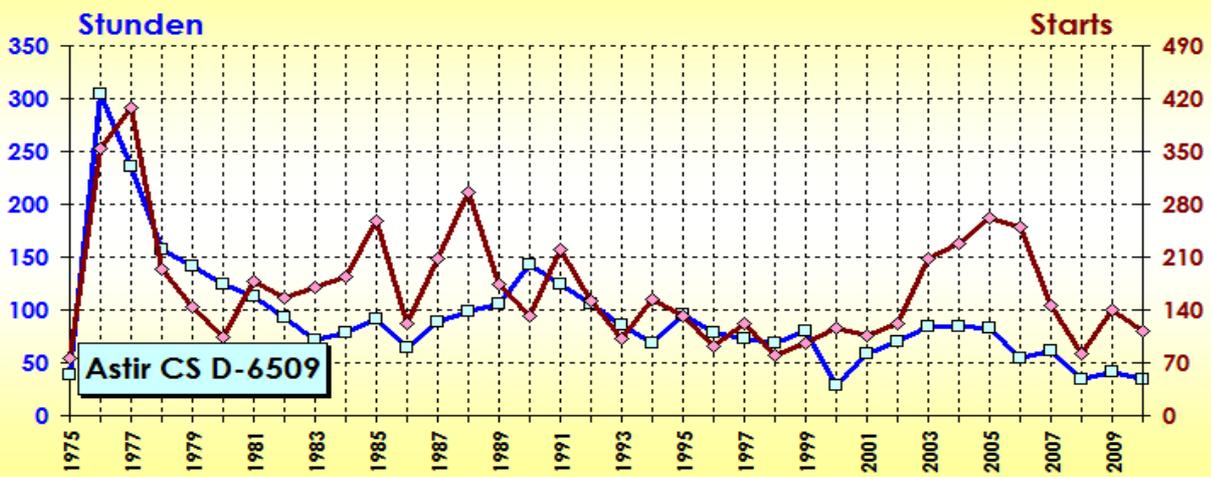
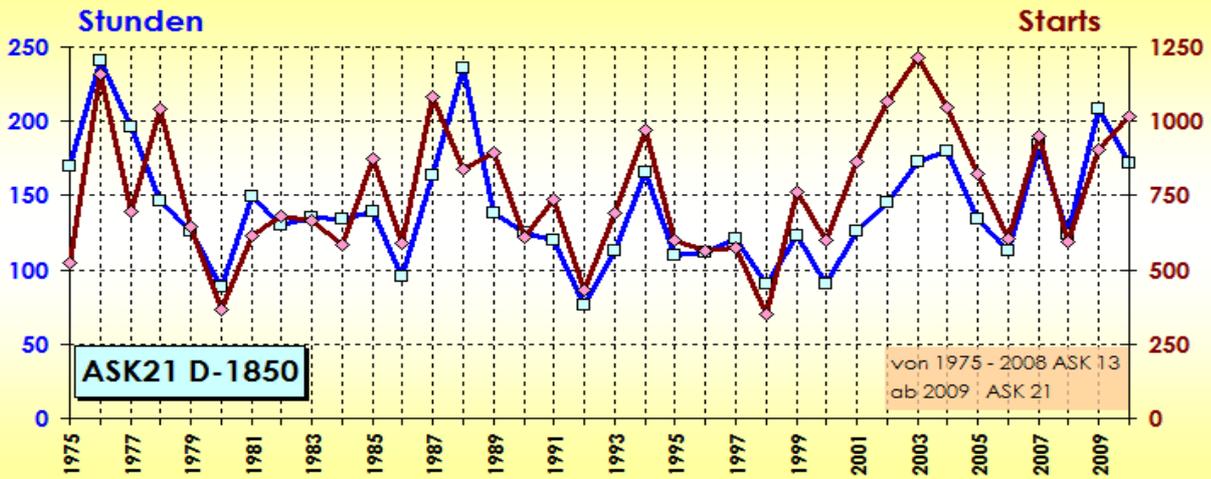
Flugzeugpark Fliegerclub Eichstätt

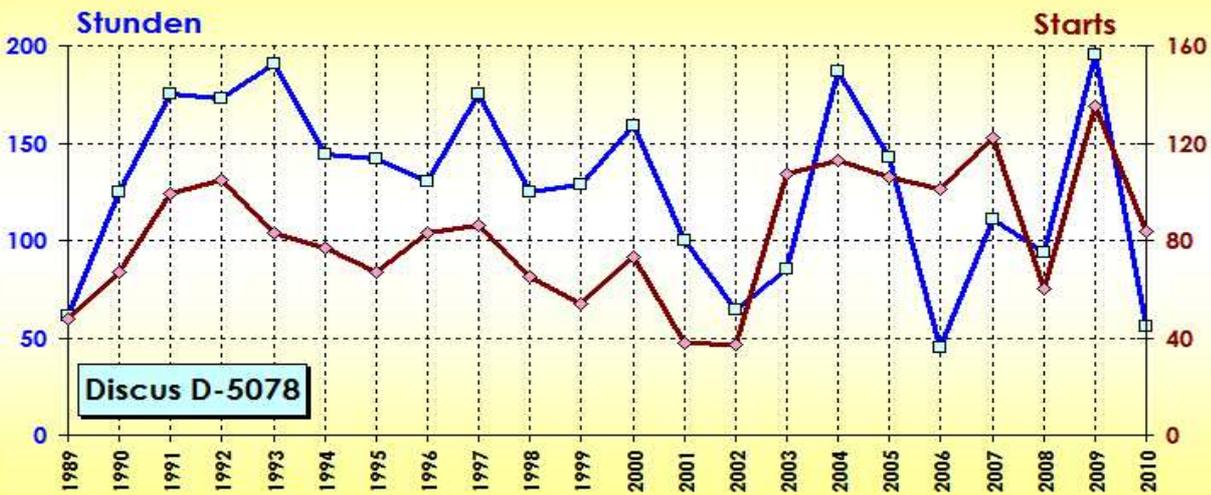
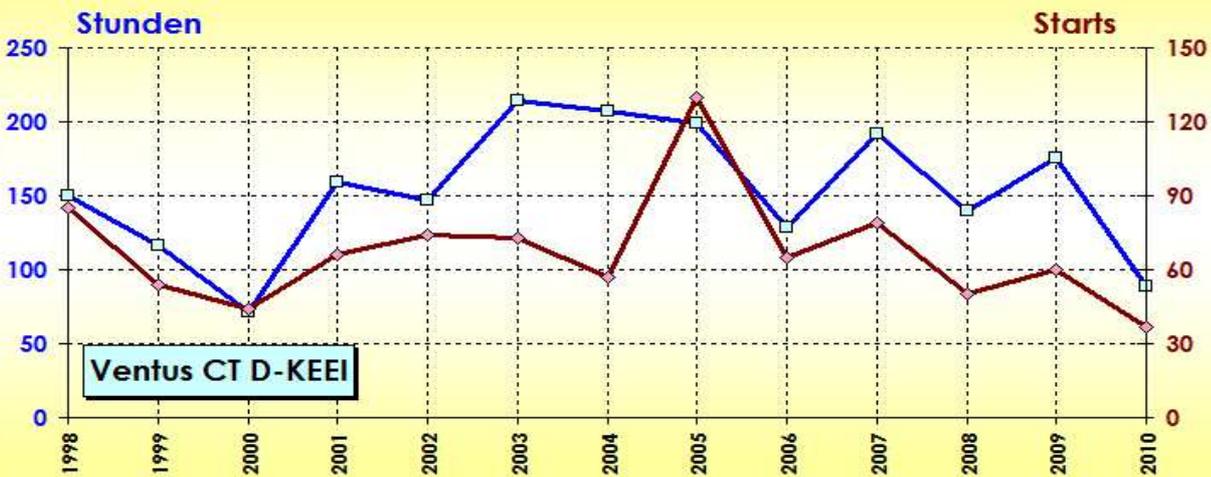
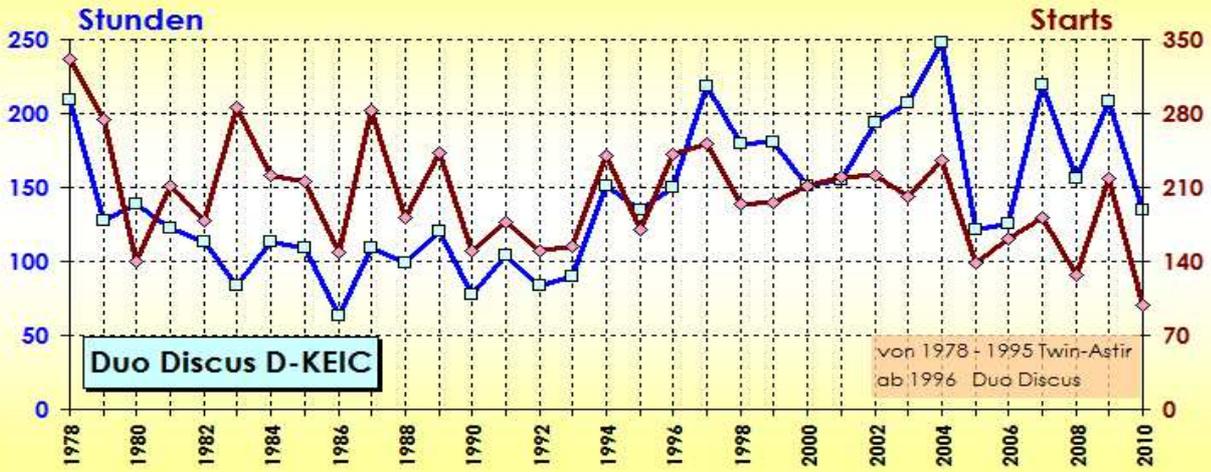
Flugzeug	Kenn- zeichen	Bau- jahr	Grund- überhol.	in EI seit	Stunden	Starts
DR 300	D-ENJN	1972	87/88	1972	3690	19765
DR 400	D-EKVL	1977	86/87	1982	3573	12329
C 172	D-EGJC	1973	---	1976	3458	8919
Dynamic	D-MEIH	2007	---	2007	909	3685
SF 25 C	D-KFCE	1992	---	1992	3829	8901
SF 25 C	D-KFEC	1994	---	1994	3196	6792
ASK 21	D-1850	2008	---	2008	380	1924
Ka 8 b	D-8657	1975	90/91	1975	4127	13049
Astir CS	D-6509	1975	---	1975	3370	6098
Duo Discus	D-KEIC	2006	---	2006	2649	2898
LS 4	D-3479	1985	---	1985	3056	1931
LS 4	D-8958	1986	---	1986	2443	1897
LS 4 a	D-0221	1987	---	1987	3009	1875
Discus b	D-5078	1989	---	1989	2809	1810
Ventus CT	D-KEEI	1998	---	1998	1989	874
Winde	BAY 5850	1999	---	1999	---	17326

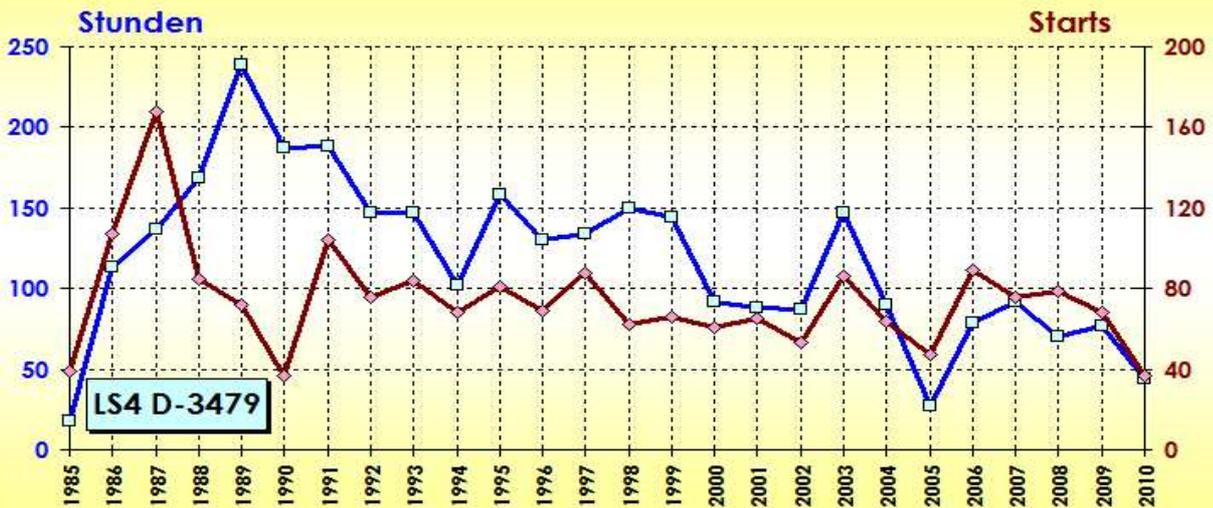
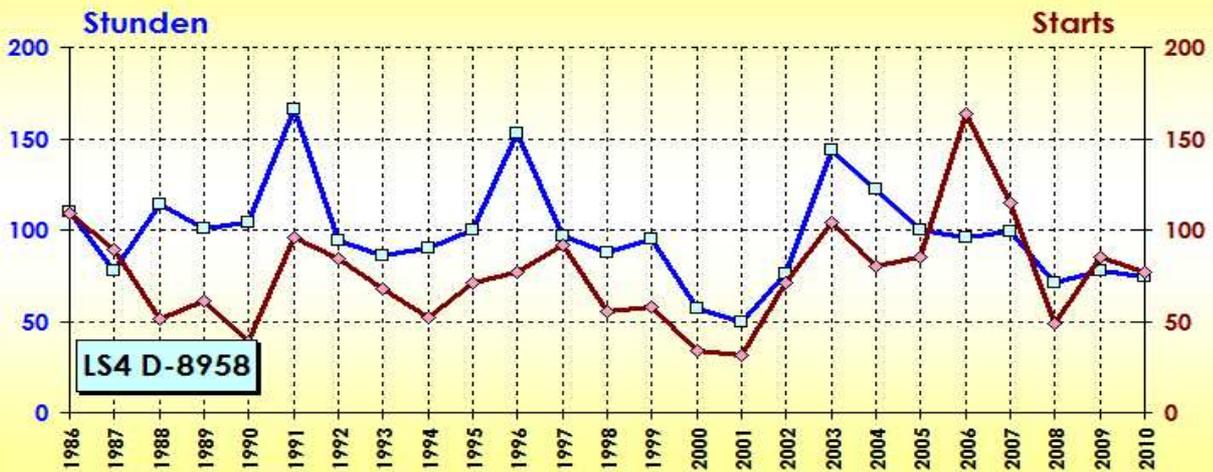
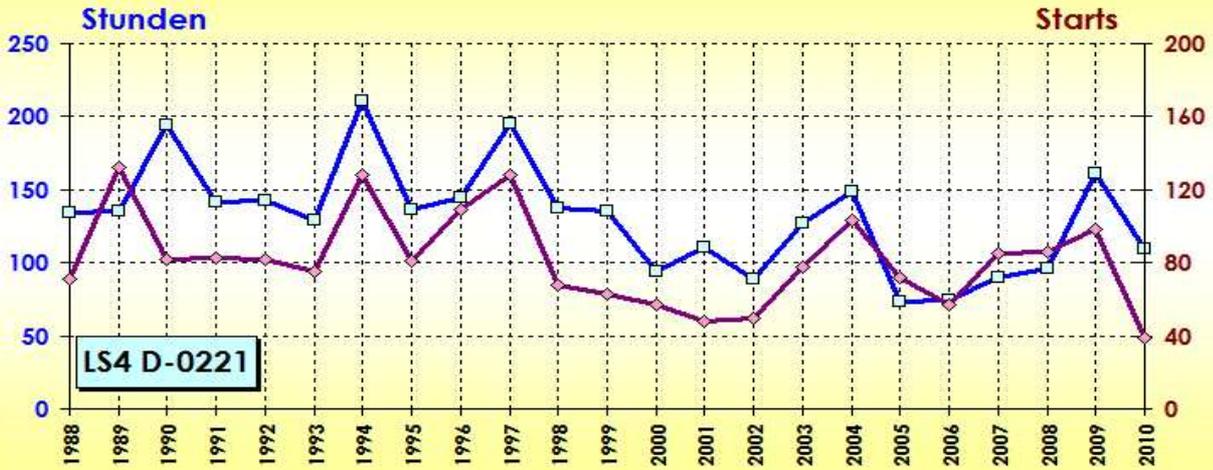
Flüge auf Vereinsflugzeugen

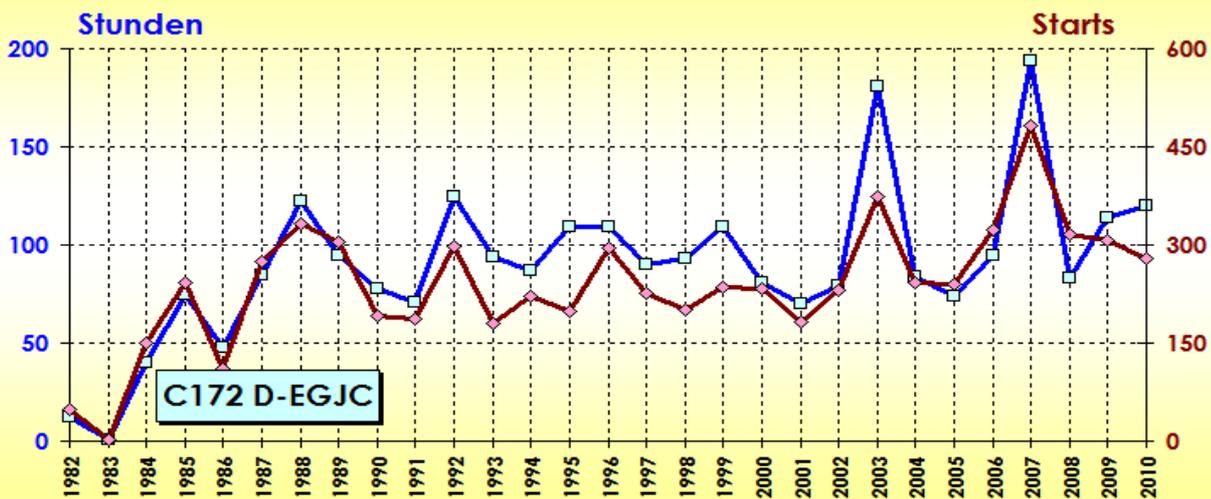
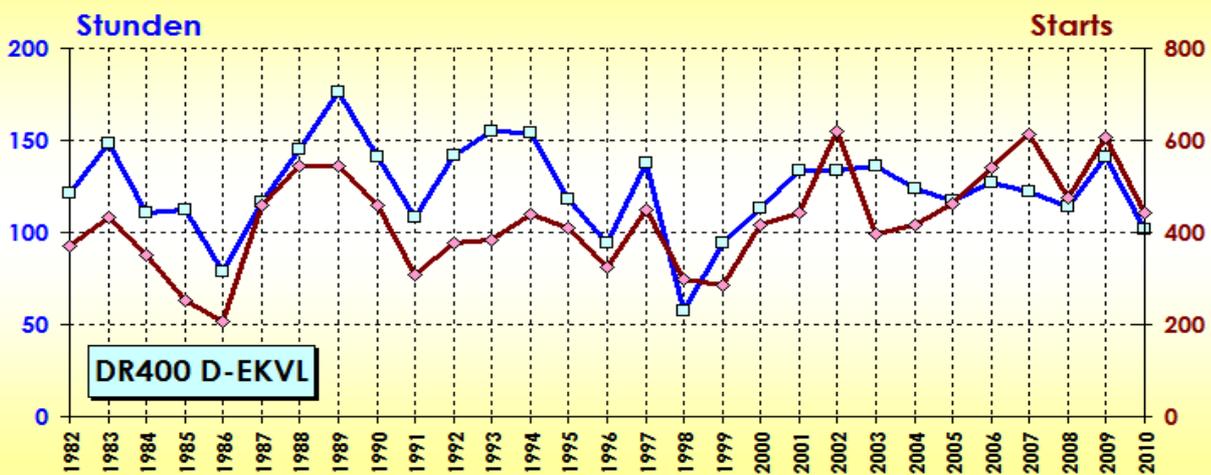
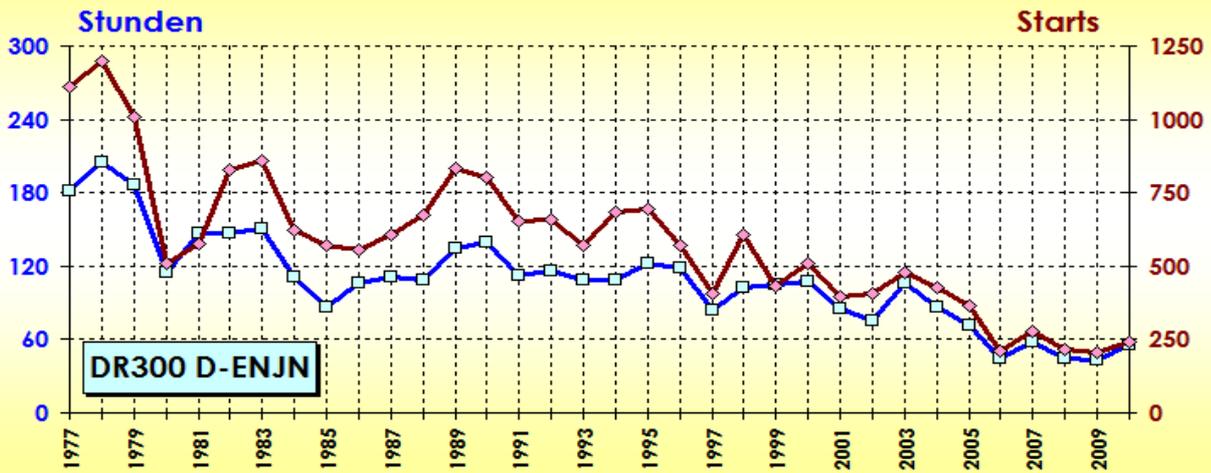
Flugzeug	Kenn- zeichen	Starts			Stunden		
		2010	(2009)		2010	(2009)	
DR 300	D-ENJN	243	206	18,0%	56	43	30,2%
DR 400	D-EKVL	444	607	-26,9%	102	141	-27,7%
C 172	D-EGJC	279	307	-9,1%	120	114	5,3%
Dynamic	D-MEIH	672	890	-24,5%	171	226	-24,3%
SF 25 C	D-KFCE	404	633	-36,2%	177	224	-21,0%
SF 25 C	D-KFEC	284	344	-17,4%	159	135	17,8%
ASK 21*	D-1850	1018	906	12,4%	172	208	-17,3%
Ka 8 b	D-8657	127	134	-5,2%	62	59	5,1%
Astir CS	D-6509	113	141	-19,9%	35	42	-16,7%
Duo Discus	D-KEIC	99	218	-54,6%	135	208	-35,1%
LS 4	D-3479	37	68	-45,6%	44	77	-42,9%
LS 4	D-8958	77	85	-9,4%	74	78	-5,1%
LS 4 a	D-0221	39	98	-60,2%	109	161	-32,3%
Discus b	D-5078	84	135	-37,8%	56	195	-71,3%
Ventus CT	D-KEEI	37	60	-38,3%	89	176	-49,4%
Winde	BAY 5102	1472	1585	-7,1%			

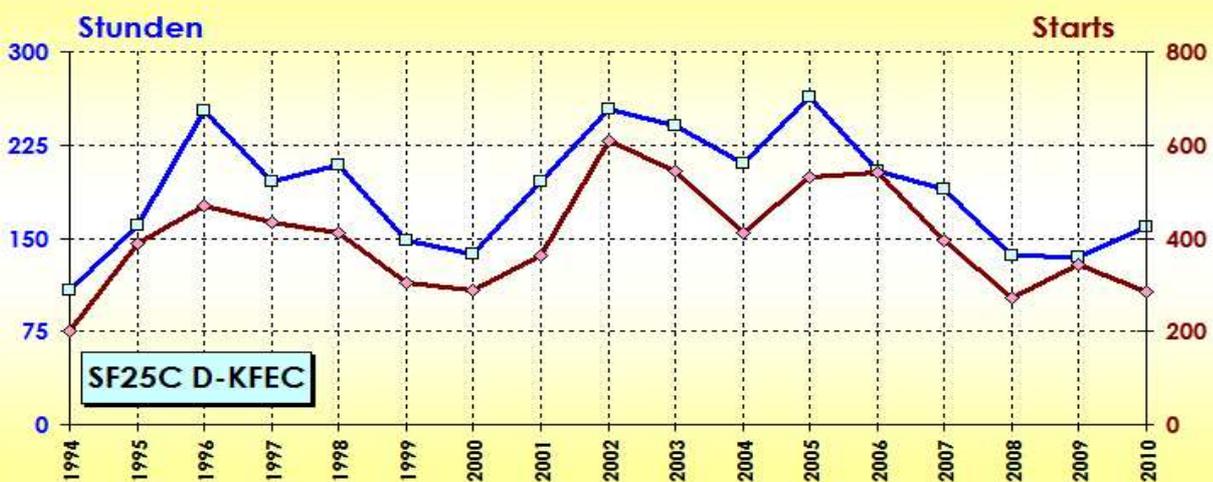
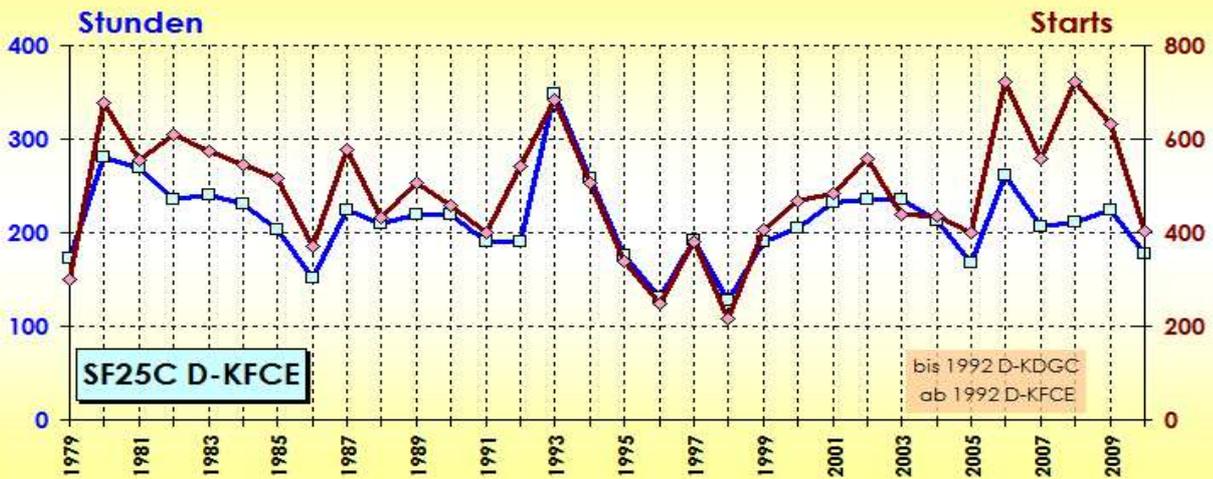
* Vergleich mit ASK 13



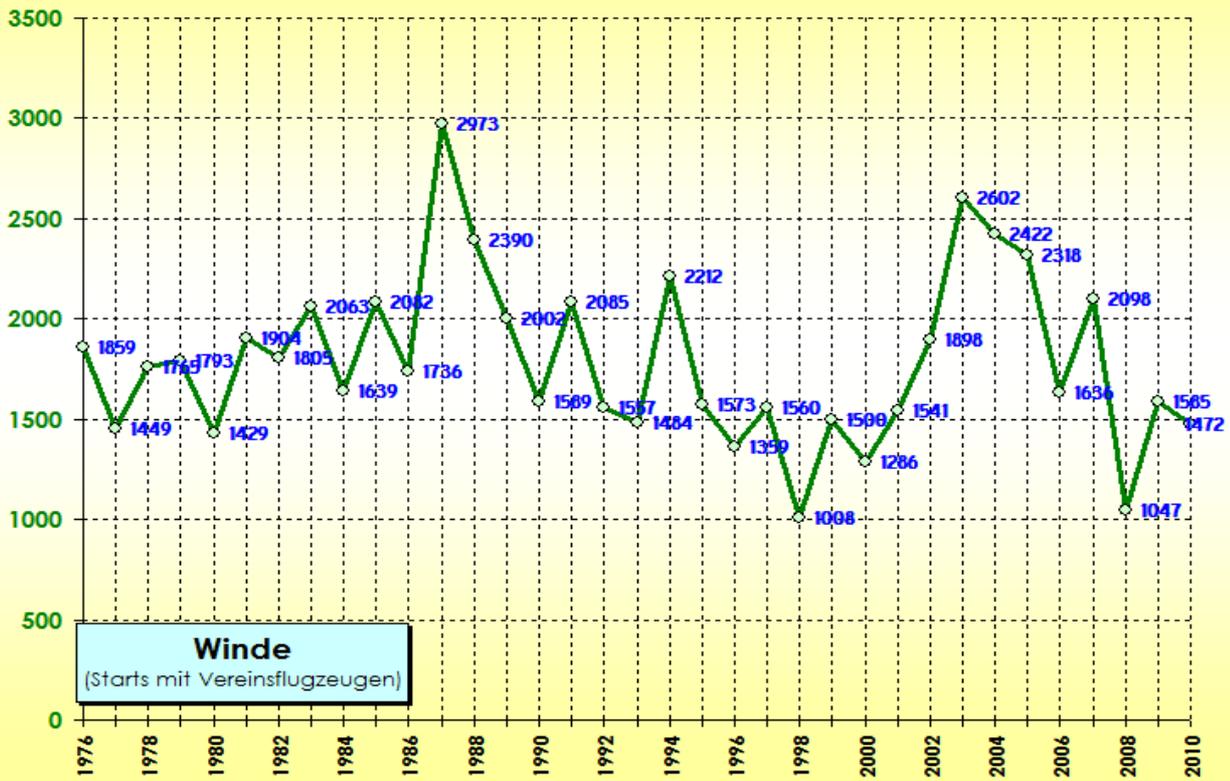








Starts

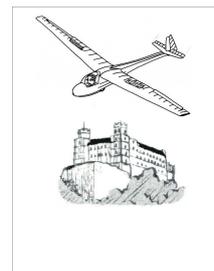


Wertung Karl - Kölle - Pokal 2010 – Senioren

Platz	Datum	Punkte	Summe DMST	Handicap	Gesamtsumme	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
1	07.07.2010	857,96	1498,5	1,1	1362,27	Ottmar Schmidt	605,62	81,03	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	27.06.2010	640,54					452,15	77,35	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
2	27.06.2010	653,51	1246,83	1,1	1133,48	Karlheinz Ludwig	513,47	72,46	Eichstätt	DG 200/17
	26.06.2010	593,32					466,18	63,1	Eichstätt	DG 200/17
3	07.07.2010	613	1059,69	1,1	963,35	Viktor Meyerle	481,64	61,78	Eichstätt	Duo Discus T
	26.06.2010	446,69					350,97	50,01	Eichstätt	Duo Discus T
4	22.05.2010	395,74	704,06	0,9	782,29	Christoph Böttigheimer	316,6	59,88	Eichstätt	ASW 20 16,6m
	26.06.2010	308,32					345,32	64,79	Eichstätt	ASW 20 16,6m
5	23.05.2010	381,83	622,68	0,9	691,87	Mark Wittmann	289,1	46,17	Eichstätt	LS 4
	18.07.2010	240,85					182,36	48,66	Eichstätt	LS 4
6	25.07.2010	295,8	476,64	0,9	529,60	Uwe Schulz	313,55	47,01	Eichstätt	LS 4
	10.08.2010	180,84					198,92	45,92	Eichstätt	Duo Discus T
7	27.06.2010	248,46	466,04	0,9	517,82	Irmir Bährle	157,85	60,66	Eichstätt	Discus
	03.07.2010	217,58					170,96	63,82	Eichstätt	Duo Discus T
8	27.06.2010	230,18	333,9	0,9	371,00	Jürgen Smalla	174,28	42,06	Eichstätt	LS 4
	26.06.2010	103,72					78,53	33	Eichstätt	LS 4
9	24.05.2010	138,16	239,02	0,9	265,58	Andreas Banis	146,45	49,7	Eichstätt	LS 4
	08.05.2010	100,86					76,36	36,64	Eichstätt	LS 4
10	11.07.2010	114,32	214,35	0,9	238,17	Norbert Schleißeheimer	86,56	38,75	Eichstätt	LS 4
	27.06.2010	100,03					75,73	38,42	Eichstätt	LS 4
11	19.09.2010	185,82	185,82	1,1	168,93	Wolfgang Meyerle	222,99	75,45	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
12	19.09.2010	119,95	119,95	0,9	133,28	Michael Kössler	127,15	61,29	Eichstätt	PIK 20 E
13	22.05.2010	81,45	81,45	0,9	90,50	Dietrich Bock	61,67	36,26	Eichstätt	LS 4



Wertung Karl - Kölle - Pokal 2010 - Junioren



Platz	Datum	Punkte	Summe DMST	Handicap	Gesamtsumme	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
1	22.05.2010	471,3	1095,73	0,9	1217,48	Roland Berlinghof	370,31	64,19	Eichstätt	Duo Discus T
	27.06.2010	624,43					499,54	74,86	Eichstätt	ASW 20 16,6m
2	05.09.2010	567,05	1259,36	1,1	1144,87	Anton Lugtenburg	612,41	82,26	Vinon	LS 8
	27.04.2010	692,31					575,15	74,9	Eichstätt	Discus 2



Flüge Piloten FCE DMST 2010 (1)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
14.03.2010	67,09	Christoph Böttigheimer	52,71	12,59	La Motte Du Caire	ASW 20	12:08	16:28
15.03.2010	102,61	Christoph Böttigheimer	114,92	35,65	La Motte Du Caire	ASW 20 16,6m	11:50	16:31
16.03.2010	314,38	Anton Lugtenburg	333,24	63,76	Vinon	LS 4	11:59	18:11
16.03.2010	113,64	Viktor Meyerle	125	40,02	La Motte Du Caire	Duo Discus T	13:08	16:48
16.03.2010	107	Ottmar Schmidt	91,71	28,95	La Motte Du Caire	Ventus 2cM/18m	13:36	16:59
16.03.2010	96,58	Christoph Böttigheimer	106,24	25,36	La Motte Du Caire	ASW 20	12:04	16:37
17.03.2010	312,43	Anton Lugtenburg	331,18	67,97	Vinon	LS 4	12:07	18:00
17.03.2010	119,15	Viktor Meyerle	131,06	37,52	La Motte Du Caire	Duo Discus T	12:31	17:00
17.03.2010	79,91	Karlheinz Ludwig	87,9	33,81	La Motte Du Caire	DG 200/17	11:58	15:15
18.03.2010	192,11	Anton Lugtenburg	203,63	39,31	Vinon	LS 4	11:19	18:05
18.03.2010	85,83	Viktor Meyerle	94,41	21,3	La Motte Du Caire	Duo Discus T	11:57	17:00
18.03.2010	70,68	Christoph Böttigheimer	55,54	16,13	La Motte Du Caire	ASW 20	12:03	15:37
19.03.2010	244,94	Anton Lugtenburg	259,64	59,64	Vinon	LS 4	11:40	17:40
19.03.2010	113,72	Viktor Meyerle	125,09	38,06	La Motte Du Caire	Duo Discus T	11:36	16:33
19.03.2010	98,32	Christoph Böttigheimer	110,12	27,97	La Motte Du Caire	ASW 20 16,6m	12:22	16:43
19.03.2010	63,18	Karlheinz Ludwig	69,5	24,56	La Motte Du Caire	DG 200/17	13:23	16:31
23.03.2010	146,45	Viktor Meyerle	161,09	34,47	La Motte Du Caire	Duo Discus T	11:52	17:01
23.03.2010	139,68	Karlheinz Ludwig	153,64	47,07	La Motte Du Caire	DG 200/17	12:21	16:05
23.03.2010	64,82	Christoph Böttigheimer	71,3	28,29	La Motte Du Caire	ASW 20	12:34	15:13
24.03.2010	92,09	Viktor Meyerle	72,35	16,42	La Motte Du Caire	Duo Discus T	10:53	15:43
28.03.2010	258,71	Anton Lugtenburg	195,88	31,24	Vinon	LS 4	09:58	17:14
31.03.2010	273,06	Anton Lugtenburg	289,45	75,64	Vinon	LS 4	10:21	14:47
02.04.2010	431,46	Anton Lugtenburg	457,35	73,36	Vinon	LS 4	10:11	16:39
02.04.2010	283,61	Karlheinz Ludwig	222,83	39,23	Eichstätt	DG 200/17	10:41	16:29
02.04.2010	174,53	Mark Wittmann	132,14	35,91	Eichstätt	LS 4	12:07	15:56
03.04.2010	61,63	Christoph Böttigheimer	67,79	26,07	Eichstätt	ASW 20	12:01	14:56
03.04.2010	56,93	Andreas Banis	43,1	15,4	Eichstätt	LS 4	11:06	14:03
03.04.2010	42,64	Roland Berlinghof	46,9	50,25	Eichstätt	Duo Discus T	11:47	13:09
06.04.2010	367,8	Karlheinz Ludwig	404,59	65,44	Eichstätt	DG 200/17	10:25	16:59
06.04.2010	268,48	Christoph Böttigheimer	214,78	51,06	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:54	15:16
06.04.2010	265,63	Viktor Meyerle	208,71	51,24	Eichstätt	Duo Discus T	10:33	15:09
06.04.2010	66,22	Irmir Bährle	50,14	31,76	Eichstätt	LS 4	12:29	14:12
08.04.2010	46,28	Karlheinz Ludwig	50,9	52,18	Eichstätt	DG 200/17	14:40	15:53
09.04.2010	435,91	Anton Lugtenburg	462,07	79,05	Vinon	LS 4	10:43	16:35
09.04.2010	79,84	Karlheinz Ludwig	62,73	24,16	Eichstätt	DG 200/17	13:44	16:28
10.04.2010	81,2	Christoph Böttigheimer	90,95	38,11	Eichstätt	ASW 20 16,6m	09:31	12:05
10.04.2010	72,67	Karlheinz Ludwig	79,93	42,74	Eichstätt	DG 200/17	09:53	11:59
10.04.2010	48,87	Irmir Bährle	52,78	28,7	Eichstätt	Discus	12:49	14:53
17.04.2010	330,88	Karlheinz Ludwig	259,98	50,72	Eichstätt	DG 200/17	10:46	15:59
17.04.2010	138,74	Mark Wittmann	105,05	28,7	Eichstätt	LS 4	12:13	16:01
17.04.2010	103,29	Christoph Böttigheimer	115,68	28,19	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:25	15:05
22.04.2010	465,92	Anton Lugtenburg	493,87	60,89	Eichstätt	LS 4	08:54	17:16
22.04.2010	453,61	Karlheinz Ludwig	498,97	61,65	Eichstätt	DG 200/17	08:46	17:15
24.04.2010	119,88	Christoph Böttigheimer	134,27	55,03	Eichstätt	ASW 20 16,6m	13:39	16:29
24.04.2010	104,46	Viktor Meyerle	89,54	42,17	Eichstätt	Ventus 2c/18m	11:25	15:22
24.04.2010	83,95	Karlheinz Ludwig	65,96	52,02	Eichstätt	DG 200/17	15:00	16:24
24.04.2010	77,38	Roland Berlinghof	66,33	50,76	Eichstätt	Ventus 2c/18m	15:28	17:02
24.04.2010	33,98	Anton Lugtenburg	36,7	75,28	Eichstätt	Discus 2	12:21	13:15
25.04.2010	225,43	Karlheinz Ludwig	177,12	42,29	Eichstätt	DG 200/17	12:28	16:47
25.04.2010	220,06	Mark Wittmann	166,62	37,49	Eichstätt	LS 4	12:09	16:44
25.04.2010	197,63	Anton Lugtenburg	213,44	65,06	Eichstätt	Discus 2	10:49	14:19
25.04.2010	172,65	Christoph Böttigheimer	138,12	41,31	Eichstätt	ASW 20 16,6m	11:53	15:20
26.04.2010	197,06	Anton Lugtenburg	212,82	83,74	Eichstätt	Discus 2	11:51	14:50
27.04.2010	692,31	Anton Lugtenburg	575,15	74,9	Eichstätt	Discus 2	08:40	17:03
28.04.2010	574,96	Karlheinz Ludwig	451,75	64,49	Eichstätt	DG 200/17	09:23	16:37
28.04.2010	308,35	Ottmar Schmidt	370,02	65,61	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:13	15:08
28.04.2010	195,97	Anton Lugtenburg	151,18	44,92	Eichstätt	Discus 2	09:59	13:47



Flüge Piloten FCE DMST 2010 (2)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
29.04.2010	138,94	Anton Lugtenburg	150,06	44,8	Eichstätt	Discus 2	10:10	13:41
08.05.2010	397,35	Karlheinz Ludwig	312,2	51,36	Eichstätt	DG 200/17	10:38	16:51
08.05.2010	218,29	Anton Lugtenburg	235,76	65,56	Hahnweide Kirch	Discus 2	10:52	14:39
08.05.2010	166,07	Christoph Böttigheimer	132,85	31,3	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:47	15:09
08.05.2010	100,86	Andreas Banis	76,36	36,64	Eichstätt	LS 4	10:19	12:33
09.05.2010	62,58	Christoph Böttigheimer	68,84	41,5	Eichstätt	ASW 20	11:08	13:10
11.05.2010	64,21	Anton Lugtenburg	69,35	54,24	Hahnweide Kirch	Discus 2	11:30	13:02
16.05.2010	52,79	Karlheinz Ludwig	58,07	38,85	Eichstätt	DG 200/17	14:32	16:15
16.05.2010	0	Roland Berlinghof	70,19	53,48	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	14:10	15:45
22.05.2010	474,58	Karlheinz Ludwig	372,88	68,31	Eichstätt	DG 200/17	09:45	15:21
22.05.2010	471,3	Roland Berlinghof	370,31	64,19	Eichstätt	Duo Discus T	09:38	15:57
22.05.2010	395,74	Christoph Böttigheimer	316,6	59,88	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:11	15:36
22.05.2010	81,45	Dietrich Bock	61,67	36,26	Eichstätt	LS 4	14:07	15:55
22.05.2010	59,08	Andreas Banis	44,73	19,51	Eichstätt	LS 4	13:44	16:10
22.05.2010	45,01	Irmir Bährle	34,72	14,71	Eichstätt	Discus	11:47	14:18
22.05.2010	33,16	Irmir Bährle	25,58	27,99	Eichstätt	Discus	10:18	11:21
22.05.2010	0	Viktor Meyerle	350,38	70,66	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:06	15:12
23.05.2010	409,58	Ottmar Schmidt	491,5	79,02	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:21	15:55
23.05.2010	395,67	Karlheinz Ludwig	435,23	63,55	Eichstätt	DG 200/17	09:33	16:47
23.05.2010	381,83	Mark Wittmann	289,1	46,17	Eichstätt	LS 4	09:57	16:18
23.05.2010	196,32	Christoph Böttigheimer	219,88	48,39	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:12	15:29
24.05.2010	269,92	Christoph Böttigheimer	302,31	69,76	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:05	14:47
24.05.2010	138,16	Andreas Banis	146,45	49,7	Eichstätt	LS 4	11:11	14:42
04.06.2010	331,2	Karlheinz Ludwig	364,33	55,35	Eichstätt	DG 200/17	10:03	16:56
06.06.2010	95,3	Karlheinz Ludwig	104,83	50,69	Eichstätt	DG 200/17	12:01	14:17
21.06.2010	35,67	Anton Lugtenburg	27,51	38,51	Yverdon Les Bains	LS 8	10:17	11:07
22.06.2010	106,63	Anton Lugtenburg	115,16	46,04	Yverdon Les Bains	LS 8	10:43	13:20
23.06.2010	216,53	Anton Lugtenburg	233,85	115,01	Yverdon Les Bains	LS 8	11:02	14:47
23.06.2010	205,04	Karlheinz Ludwig	225,54	60,27	Eichstätt	DG 200/17	08:39	12:38
25.06.2010	231,4	Anton Lugtenburg	249,91	123,18	Yverdon Les Bains	LS 8	12:09	15:15
26.06.2010	593,32	Karlheinz Ludwig	466,18	63,1	Eichstätt	DG 200/17	10:21	17:53
26.06.2010	446,69	Viktor Meyerle	350,97	50,01	Eichstätt	Duo Discus T	09:09	16:17
26.06.2010	374,83	Ottmar Schmidt	449,79	67,87	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:23	16:15
26.06.2010	308,32	Christoph Böttigheimer	345,32	64,79	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:28	16:26
26.06.2010	303,16	Anton Lugtenburg	327,41	91,17	Yverdon Les Bains	LS 8	10:23	14:43
26.06.2010	118,1	Irmir Bährle	91,11	24,58	Eichstätt	Discus	10:12	14:03
26.06.2010	103,72	Jürgen Smalla	78,53	33	Eichstätt	LS 4	12:16	14:45
26.06.2010	99,34	Andreas Banis	75,22	28,76	Eichstätt	LS 4	10:38	13:23
27.06.2010	653,51	Karlheinz Ludwig	513,47	72,46	Eichstätt	DG 200/17	09:31	16:47
27.06.2010	640,54	Ottmar Schmidt	452,15	77,35	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:19	16:09
27.06.2010	624,43	Roland Berlinghof	499,54	74,86	Eichstätt	ASW 20 16,6m	09:41	16:31
27.06.2010	248,46	Irmir Bährle	157,85	60,66	Eichstätt	Discus	10:09	13:12
27.06.2010	230,18	Jürgen Smalla	174,28	42,06	Eichstätt	LS 4	10:25	14:52
27.06.2010	219,96	Ottmar Sichert	233,15	63,6	Eichstätt	LS 4	10:49	14:58
27.06.2010	100,03	Norbert Schleißheimer	75,73	38,42	Eichstätt	LS 4	09:54	12:00
03.07.2010	262,86	Karlheinz Ludwig	170,08	72,05	Eichstätt	DG 200/17	11:00	13:34
03.07.2010	238,45	Christoph Böttigheimer	267,07	68,75	Eichstätt	ASW 20 16,6m	11:08	15:33
03.07.2010	217,58	Irmir Bährle	170,96	63,82	Eichstätt	Duo Discus T	12:34	15:37
07.07.2010	857,96	Ottmar Schmidt	605,62	81,03	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:28	16:16
07.07.2010	613	Viktor Meyerle	481,64	61,78	Eichstätt	Duo Discus T	08:27	16:47
07.07.2010	577,1	Karlheinz Ludwig	453,43	57,11	Eichstätt	DG 200/17	08:56	17:01
07.07.2010	379,44	Anton Lugtenburg	409,8	79,64	Stendal Borstel	Discus 2	09:23	15:39
08.07.2010	339,56	Anton Lugtenburg	261,95	72,15	Stendal Borstel	Discus 2	10:53	15:09
09.07.2010	309,89	Anton Lugtenburg	334,68	77,11	Stendal Borstel	Discus 2	10:10	14:44
10.07.2010	446,57	Anton Lugtenburg	344,5	83,27	Stendal Borstel	Discus 2	11:34	15:58
10.07.2010	351,11	Karlheinz Ludwig	386,22	66,15	Eichstätt	DG 200/17	10:12	16:24
10.07.2010	216,2	Christoph Böttigheimer	242,15	59,69	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:15	15:49



Flüge Piloten FCE DMST 2010 (3)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
11.07.2010	114,32	Norbert Schleißeheimer	86,56	38,75	Eichstätt	LS 4	13:26	15:47
11.07.2010	109,82	Karlheinz Ludwig	86,29	44,52	Eichstätt	DG 200/17	13:41	15:46
13.07.2010	311,64	Anton Lugtenburg	240,41	58,19	Stendal Borstel	Discus 2	12:04	16:33
14.07.2010	435,43	Anton Lugtenburg	470,26	77,61	Stendal Borstel	Discus 2	09:57	16:28
15.07.2010	371,17	Anton Lugtenburg	286,33	66,11	Stendal Borstel	Discus 2	10:36	15:29
16.07.2010	355,22	Anton Lugtenburg	383,64	70,7	Stendal Borstel	Discus 2	11:28	17:05
18.07.2010	366,53	Anton Lugtenburg	256,57	62,62	Rotenburg Wümm	Std. Cirrus	09:49	14:27
18.07.2010	323,43	Karlheinz Ludwig	254,12	56,05	Eichstätt	DG 200/17	12:32	17:12
18.07.2010	245,9	Christoph Böttigheimer	196,72	45,07	Eichstätt	ASW 20 16,6m	12:29	16:59
18.07.2010	240,85	Mark Wittmann	182,36	48,66	Eichstätt	LS 4	12:44	16:37
18.07.2010	185,74	Roland Berlinghof	222,88	86,41	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	14:18	17:07
18.07.2010	79,23	Irmir Bährle	85,57	54,78	Eichstätt	Discus	13:05	14:49
19.07.2010	272,47	Anton Lugtenburg	267,02	64,12	Rotenburg Wümm	Std. Cirrus	12:04	16:41
20.07.2010	403,78	Anton Lugtenburg	288,42	66,19	Rotenburg Wümm	ASW 19	11:12	15:54
21.07.2010	255,59	Anton Lugtenburg	255,59	69,52	Rotenburg Wümm	ASW 19	10:51	15:12
24.07.2010	234,65	Anton Lugtenburg	234,65	47,19	Rotenburg Wümm	ASW 19	11:05	16:41
25.07.2010	387,27	Viktor Meyerle	304,29	47,61	Eichstätt	Duo Discus T	09:35	16:29
25.07.2010	368,53	Karlheinz Ludwig	405,39	55,62	Eichstätt	DG 200/17	09:12	16:42
25.07.2010	302,32	Anton Lugtenburg	302,32	84,06	Rotenburg Wümm	ASW 19	09:45	14:27
25.07.2010	295,8	Uwe Schulz	313,55	47,01	Eichstätt	LS 4	08:56	15:55
25.07.2010	272,39	Christoph Böttigheimer	214,02	43,65	Eichstätt	ASW 20	11:07	16:18
31.07.2010	439,69	Karlheinz Ludwig	483,66	65,89	Eichstätt	DG 200/17	10:29	18:13
31.07.2010	370,63	Roland Berlinghof	317,68	83,28	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:55	15:56
04.08.2010	85,64	Viktor Meyerle	73,41	31,83	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:31	15:58
09.08.2010	141,7	Christoph Böttigheimer	155,87	54,95	Eichstätt	ASW 20	11:11	14:15
10.08.2010	332,43	Anton Lugtenburg	237,45	58,49	Musbach	ASW 19	10:17	14:36
10.08.2010	180,84	Uwe Schulz	198,92	45,92	Eichstätt	Duo Discus T	12:28	17:12
10.08.2010	118,51	Christoph Böttigheimer	130,36	76,98	Eichstätt	ASW 20	12:56	14:47
11.08.2010	60,2	Anton Lugtenburg	60,2	41,43	Musbach	ASW 19	11:48	13:41
19.08.2010	253,27	Anton Lugtenburg	253,27	56,03	Musbach	ASW 19	10:27	15:21
20.08.2010	146,23	Anton Lugtenburg	146,23	48,96	Musbach	ASW 19	12:46	16:00
21.08.2010	436,35	Karlheinz Ludwig	342,84	65,61	Eichstätt	DG 200/17	10:29	15:51
21.08.2010	92,79	Christoph Böttigheimer	102,07	81,87	Eichstätt	ASW 20	11:55	13:30
21.08.2010	57,1	Irmir Bährle	43,23	14,94	Eichstätt	LS 4	10:53	13:56
22.08.2010	150,51	Karlheinz Ludwig	118,26	52,55	Eichstätt	DG 200/17	13:23	15:46
22.08.2010	80,66	Andreas Banis	85,5	65,63	Eichstätt	LS 4	14:15	15:47
22.08.2010	69,25	Irmir Bährle	53,42	34,11	Eichstätt	Discus	13:45	15:27
31.08.2010	338,37	Anton Lugtenburg	365,44	58,9	Vinon	LS 8	11:43	18:05
03.09.2010	429,6	Anton Lugtenburg	489,74	71,04	Vinon	Arcus T	10:22	17:28
04.09.2010	370,38	Anton Lugtenburg	422,23	80,11	Vinon	Arcus T	12:01	17:24
05.09.2010	567,05	Anton Lugtenburg	612,41	82,26	Vinon	LS 8	10:47	18:20
05.09.2010	99,62	Jürgen Smalla	105,59	43,61	Eichstätt	LS 4	12:31	15:11
05.09.2010	5,94	Jürgen Smalla	4,5	28,67	Eichstätt	LS 4	15:14	15:32
10.09.2010	328,87	Anton Lugtenburg	355,18	69,21	Vinon	LS 8	11:08	16:30
11.09.2010	210,78	Viktor Meyerle	180,67	54,12	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:17	13:45
12.09.2010	295,15	Anton Lugtenburg	318,76	73,92	Vinon	LS 8	11:38	16:33
12.09.2010	84,47	Irmir Bährle	66,37	37,77	Eichstätt	Duo Discus T	12:44	15:16
14.09.2010	123,17	Anton Lugtenburg	133,02	63,44	Vinon	LS 8	11:45	14:00
15.09.2010	110,99	Anton Lugtenburg	119,87	90,89	Barcelonnette	LS 8	11:49	13:35
19.09.2010	185,82	Wolfgang Meyerle	222,99	75,45	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:36	14:59
19.09.2010	143,76	Karlheinz Ludwig	112,96	47,31	Eichstätt	DG 200/17	12:34	15:05
19.09.2010	119,95	Michael Kössler	127,15	61,29	Eichstätt	PIK 20 E	11:35	14:07
19.09.2010	115,59	Christoph Böttigheimer	127,15	61,29	Eichstätt	Duo Discus T	11:35	14:07

Termine 2011

	06.02.11 -27.02.11	Lehrgang Funksprechzeugnis
Freitag	25.02.2011	20:00 Uhr: Jahreshauptversammlung im Trachtenheim
	11.03.11 - 25.03.11	Fluglager Frankreich (Info: Heinz Ludwig)
Sam./ Son.	19./20.03.11	10:00 Uhr: Aufbau Flugzeuge (wenn das Wetter es zulässt)
	18.04.11 - 01.05.11	Ferienfluglager FCE am Flugplatz (Osterferien)
	24.04.11 - 01.05.11	Trainingslager D-Kader in Eichstätt
	13.06.11 - 16.06.11	Vorbereitung Fliegerfest (Mo ab 10:00 Uhr, Di-Do ab 18:00Uhr)

17.06.11 - 19.06.11 Fliegerfest

	20.06.11 - 23.06.11	Abbau Fliegerfest und Aufbau Flugzeuge
	02.07.11 - 03.07.11	Beteiligung am Altstadtfest
	01.08.11 - 15.08.11	Ferienfluglager FCE am Flugplatz (Sommerferien)
Samstag	20.08.2011	14:00 Uhr: Basteln von Wurfgleitern (zusammen mit dem Kreisjugendring)
Samstag	19.11.2011	10:00 Uhr: Abbau Flugzeuge / Beginn der Winterarbeit
Nov./ Dez.		Lehrgang Funksprechzeugnis und/oder Theorielehrgang
Samstag	10.12.11	Jahresabschlussfeier im Vereinsheim